

# DVWG aktuell

Newsletter der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft



## Aktuelles von der EPTS Foundation

Obwohl die EPTS Foundation erst Mitte 2018 gegründet wurde, liegen ihre Ursprünge bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Diese langjährige Vorerfahrung und die Qualität des in dieser Zeit gewachsenen EPTS-Netzwerkes haben es ermöglicht, dass nun quasi „aus dem Stand“ ein sehr großes Volumen an Aktivitäten entstanden ist, mit dem die EPTS Foundation ihren Vereinszielen nachkommt. Hier soll in einer Momentaufnahme der Versuch einer Übersicht gegeben werden.

Die wichtigste eigene Veranstaltung ist nach wie vor der alljährliche Europäische Verkehrskongress (ETC), der 2018 in Warschau (PL) stattfand und im kommenden Jahr mit seiner 17. Auflage (13.-14.06.2019) in Bratislava (SK)... ab S. 4

### Subnodes: Linking regions to TEN T

Mit den transeuropäischen Netzen besteht in der Europäischen Union im Verkehrsbereich eine grundlegende Strategie, wie die verkehrstechnische Integration und Kohäsion der einzelnen Mitgliedsstaaten vollzogen werden soll. Die transeuropäischen Netze verbinden dabei vor allem die europäischen Metropolkerne mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße untereinander. Die transeuropäischen Netze sind vor allem im letzten europäischen Finanzierungsrahmen von 2007 – 2013... S. 10

### Novellierung der Eisenbahn Fahrgastrechte- Verordnung

EU-Fahrgastrechte gehören zu den großen Errungenschaften der Europäischen Union. Nirgendwo sonst ist der Fahrgast so weitgehend mit Fahrpreisentzündungen und Hilfeleistungen vor mangelhafter Leistungserbringung der Verkehrsträger geschützt, wie in der Europäischen Union.

So sieht die heute geltende EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (EG 1371/2007) vor, dass bei Verspätungen ab einer Stunde... ab S. 11

### Neustrukturierung der DVWG aktuell ab 2019

Das Präsidium hat beschlossen, ab dem Jahr 2019 den DVWG-Newsletter in Vereinsnachrichten und wissenschaftliche Fachbeiträge aufzuteilen. S. 27



**Liebe DVWG-Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde Europas,**

ein ereignisreiches Jahr neigt sich dem Ende zu. Das aus Vereinssicht sicherlich interessanteste Europa-Thema war die Gründung der EPTS Foundation im Juni, mit der wir die lange Tradition der Zusammenarbeit europäischer Verkehrswissenschaftlerinnen und Verkehrswissenschaftler nun endlich auf neue, nachhaltigere Beine gestellt haben. Im September fand unter neuer Ägide in Warschau der 16. Europäische Verkehrskongress ETC statt, von dem in dieser Ausgabe berichtet wird. Die Auswahl der Artikel ist dabei so bunt wie Europa selbst. Bitte genießen Sie die angebotene Vielfalt.

Auch im politischen Europa tut sich viel. Nach dem britischen Votum für den Austritt aus der EU ist zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe weiter unklar, ob wir im März 2019 tatsächlich einen Brexit erleben werden, und wenn ja zu welchen Bedingungen. Diese anhaltende Ungewissheit für Menschen und Wirtschaft ist schädlich für jede Form der Stabilität. Unter anderem sind sämtliche operativen Fragen des künftigen Güter- und Personenverkehrs mit dem Vereinigten Königreich noch zu verhandeln und umzusetzen. Von Folgeproblemen für die Republik Irland und Nordirland ganz zu schweigen. Dies alles ist nur einen Wimpernschlag entfernt, und es ist eher eine akademische Frage, welcher Seite dadurch mehr Schaden zugefügt wird.

Wir wollen dennoch optimistisch ins Jahr 2019 blicken. Die EPTS Foundation wird in ihrem ersten vollen Arbeitsjahr eine Vielzahl von Veranstaltungen organisieren und begleiten, sie wird ihre Tätigkeit bei den EU-Institutionen in Brüssel und Straßburg intensivieren und auch massiv in die Nachwuchsarbeit des YFE investieren.

Das Jahr 2019 ist auch Wahljahr. Zunächst wird am 26.05. das Europäische Parlament gewählt, und nur einen Monat später in Köln das DVWG-Präsidium. Ich möchte Sie gerne zur aktiven Teilnahme an diesen Wahlen auffordern. Demokratie lebt von ihrer Akzeptanz. Sie haben es in der Hand, den Akteuren ein starkes Mandat zu erteilen.

Zunächst aber darf ich Ihnen, Ihren Familien, Freundinnen und Freunden einen frohen und friedlichen Jahresausklang wünschen. Ich freue mich auf ein Wiedersehen im kommenden Jahr.

Herzlichst, Ihr Sebastian Belz und die Teams von EPTS und DVWG

**Inhalt**

**DVWG-Standpunkt**  
*Passagierzahlen im Schienenpersonenverkehr* 3

**Leitartikel EPTS Foundation** 4

**Europäische Plattform**  
 EPTS Foundation gegründet 5

16. ETC 2018 in Warschau 7

Subnodes: Linking regions to TEN T 10

Novellierung der Eisenbahn Fahrgastrechte-Verordnung 11

Regulierung im Verkehrssektor 13

Güterverkehr ohne Ressourcenverschwendung 15

Europäischer Friedrich-List-Preis 2018 / Auslobung 2019 16

Das YFE stellt sich vor 20

Tag der Verkehrskultur 21

17. ETC 2019 / 18. ETC 2020 23

**Veranstungsberichte**  
 Netzentwicklung U-Bahn (BV Hamburg) 25  
 Wie entwickelt sich die Mobilität? (BV Freiburg) 26

**DVWG intern** 27  
 Neustrukturierung DVWG aktuell

**Ankündigungen**  
 DACH-Kongress 28  
 Deutscher Mobilitätskongress 30

**Veranstungskalender** 32  
 (Über)regionale DVWG-Events

**Impressum**  
 Herausgeberin, Kontakt, Bildnachweise 33

# **Beschluss des DVWG-Standpunkts „Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenverkehr bis 2030“**

*Liebe Mitglieder,*

*nach knapp einem Jahr vereinsinternem Diskussionsprozess konnte auf der vergangenen Bundesdelegiertenversammlung am 16.11.2018 unser gemeinsamer Vereins-Standpunkt zur „Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenverkehr bis 2030“ beschlossen werden. Wir möchten Ihnen zunächst für die regen Beteiligungen am Meinungsbildungsprozess, sei es durch die Teilnahme an der Online-Umfrage oder das Kommentieren im Diskussionsforum, danken. Nur so konnte auf der BDV ein Standpunkt zur Diskussion gestellt werden, der die Vereinsposition aufgreift. Wir sind stolz, dass die DVWG sich auf einer BDV so auch wieder fachlichen Themen widmen konnte. Nun gilt es, den Standpunkt gemeinsam in die Öffentlichkeit zu tragen und die DVWG in die inhaltliche Diskussion zu integrieren. Dabei sollten wir uns die Frage stellen, wie die DVWG den wissenschaftlichen Diskurs weiter vorantreiben und wie sich unser Netz aus Experten, das die DVWG auszeichnet, hier einbringen kann. Im Folgenden ist der beschlossene Standpunkt noch einmal abgedruckt und für Sie zur weiteren Verwendung jederzeit in digitaler Form verfügbar. Wir bedanken uns für einen erfolgreichen Prozess und freuen uns auf eine interessante Diskussion im nächsten Jahr.*

*Ihr DVWG-Präsidium*

Die neue Bundesregierung reagiert in ihrem Koalitionsvertrag auf die Notwendigkeit, fossile Energieträger zu sparen und auf die Pariser Klimabeschlüsse mit dem Ziel, den Umfang des Personenverkehrs auf der Schiene bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Dieses Ziel erscheint der DVWG im Kern als angemessen im Hinblick auf die klimapolitische Situation und die daraus resultierende Notwendigkeit zum verkehrspolitischen Umdenken. Es steht außer Frage, dass eine Änderung unserer Mobilitätsorganisation und unseres Mobilitätsverhaltens im Rahmen der immer wieder geforderten Mobilitätswende mittlerweile unumgänglich ist. Um eine solche Mobilitätswende herbeizuführen, bedarf es drastischer Maßnahmen und verkehrspolitischer Einschnitte.

Die DVWG begrüßt somit das verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung, den Umfang des Personenverkehrs auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln, schätzt es jedoch auch als extrem ambitioniert ein. Ein Blick in die jüngere Vergangenheit offenbart erhebliche Versäumnisse u. a. auf Seiten der Bundespolitik, aber auch auf Seiten der Deutschen Bahn AG, die in den kommenden 12 Jahren nur sehr schwer aufgeholt werden können.

Wenn das formulierte Ziel also mit einem gewissen Ausblick auf Erfolg angegangen werden soll, sind hierfür weit über die bisher angedachten Maßnahmen Entscheidungen erforderlich – dies gilt sowohl politisch, finanziell als auch technisch. So ist der Ausbau des bestehenden Bahnnetzes sowie der Ausbau von Trassen und insbesondere der Knoten ebenso von Nöten wie die Vereinfachung des Bau- und Planungsrechts für Eisenbahnprojekte, die Elektrifizierung des Netzes sowie dessen Ausstattung mit moderner Leittechnik und der Ausbau der Instandhaltungs- und Reparaturkapazitäten. Ziel muss es dabei sein, eine weitere Verkürzung der Reisezeiten innerhalb Deutschlands bei gleichzeitig hoher Verlässlichkeit zu gewährleisten. Auch die neuen Möglichkeiten, die sich durch Digitalisierungsprozesse für den Verkehrsträger Schiene ergeben, müssen mitgedacht und vorangetrieben werden. Letztlich ist jedoch keine partielle Innovation ausreichend, sondern es bedarf einer ganzheitlichen, innovativen Reorganisation und Reform des Systems Schiene. Darüber hinaus ist die DVWG davon überzeugt, dass diese politische Forderung nur dann die angestrebte Wirkung entfalten wird, wenn sie Einzug in die gesamte Verkehrsplanung erhält und somit auch auf verkehrspolitische Entscheidungen bzw. Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern Einfluss nimmt. Demgegenüber würde eine anhaltende Förderung des Straßenverkehrs ohne signifikante Konzentration der Investitionsmittel die politische Glaubwürdigkeit des Ziels in Frage stellen und die Effektivität der zugunsten der Schiene ergriffenen Maßnahmen entscheidend relativieren.

Auch sollte der Güterverkehr bei der weiteren Ausarbeitung des verkehrspolitischen Ziels nicht außer Acht gelassen werden. Die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene hat große umweltpolitische Relevanz und darf bei jeglichen verkehrspolitischen Überlegungen nicht übergangen werden. Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss bei einer Mehrnutzung der Schiene durch den Personenverkehr gewährleistet bleiben. Dies gilt es insbesondere bei den Planungen der künftigen Netzkapazität ausreichend zu berücksichtigen. Die DVWG sieht hier vor allem in dicht besiedelten Teilen Deutschlands und generell in Verkehrsknoten massive zu erwartende Engpässe.

Letztlich begrüßt die DVWG den Mut der Bundesregierung, ein solch ambitioniertes verkehrspolitisches Ziel zu formulieren, fordert jedoch mit der größten Dringlichkeit eine weitergehende Rahmensetzung ein, die allen Verkehrsträgern die notwendige langfristige Orientierung ermöglicht und die eigene politische Forderung zur Verdopplung des Eisenbahnverkehrs bis zum Jahr 2030 ernst nimmt.



## Aktuelles von der EPTS Foundation

Obwohl die EPTS Foundation erst Mitte 2018 gegründet wurde, liegen ihre Ursprünge bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Diese langjährige Vorerfahrung und die Qualität des in dieser Zeit gewachsenen EPTS-Netzwerkes haben es ermöglicht, dass nun quasi „aus dem Stand“ ein sehr großes Volumen an Aktivitäten entstanden ist, mit dem die EPTS Foundation ihren Vereinszielen nachkommt. Hier soll in einer Momentaufnahme der Versuch einer Übersicht gegeben werden.

Die wichtigste eigene Veranstaltung ist nach wie vor der alljährliche Europäische Verkehrskongress (ETC), der 2018 in Warschau (PL) stattfand und im kommenden Jahr mit seiner 17. Auflage (13.-14.06.2019) in Bratislava (SK) sowie anschließend 2020 voraussichtlich in Rostock (DE) abgehalten wird. Hier treffen sich die Spitzenwissenschaftler der EPTS-Mitgliedsorganisationen zum verkehrsträgerübergreifenden, internationalen Austausch. Der ETC ist gleichzeitig auch Ort der jährlichen EPTS-Mitgliederversammlung. Schließlich wird auch der Europäische Friedrich-List-Preis für Nachwuchswissenschaftler in Zusammenarbeit mit dem YFE auf dieser Veranstaltung verliehen.

Zusätzlich entwickelt die EPTS, teilweise in Kooperation mit ihren Mitgliedern, neue eigene Formate wie den DACH-Kongress, der erstmalig vom 25.-27.04.2019 in Dornbirn (AT) zum Thema „Wachsende Verkehrsströme: Ausweg durch neue Technologien?“ an den Start geht.

Eine ganz neue Veranstaltungsreihe von „EPTS-Partner-Kongressen“ (EPC) entsteht durch die gemeinsame Vermarktung von Veranstaltungen der EPTS-Mitgliedsorganisationen unter einer einheitlichen EPTS-Dachmarke. Dabei wird thematisch



Professor Dr. Boguslaw Liberadzki und Sebastian Belz beim EPTS-Arbeitsgespräch in Brüssel

auf den Schwerpunkten der Partner aufgesetzt und jeweils um eine internationale Komponente ergänzt. Die EPTS gibt hierbei Qualitätskriterien vor, zu denen unter anderem auch die Präsenz der EPTS auf diesen Veranstaltungen gehört. Beispiele für EPCs in der ersten Jahreshälfte 2019 sind der „Day of Transport Culture“ am 11.05.2019 in Budapest (HU) und das „Smart Cities Symposium SCSP“ am 23./24.05.2019 in Prag (CZ).

Um die Position der EPTS Foundation zu stärken, werden Austauschmitgliedschaften mit den großen nationalen und europäischen Verbänden angestrebt. Dies dient dem privilegierten Zugang zu Informationen sowie ggf. dem vergünstigten Bezug von Publikationen oder der Teilnahme an Veranstaltungen der Partner. Derzeit gibt es drei solcher Kooperationen, die systematisch weiter ausgebaut werden.

Die institutionelle Arbeit der EPTS Foundation beinhaltet auch die Mitarbeit in Beiräten und die Beratung von Gremien Dritter. In Deutschland ist die EPTS Foundation zum Beispiel aktuell in den Beiräten des Internationalen Verkehrswesens (Trialog Verlag), des Zukunftsbündnisses Schiene (BMVI) und des FID Mobilitäts- und Verkehrsforschung (SLUB/TIB) tätig.

Ebenfalls zu den EPTS-Aktivitäten gehören Fachvorträge auf Konferenzen (jüngst KTE, Budapest und UIC, Warschau) sowie Werbemaßnahmen im Rahmen solcher Konferenzen (EPTS-Stand, zuletzt Baltisches Verkehrsforum und BDV der DVWG) und nicht zuletzt das Lobbying für die Verkehrswissenschaften im politischen Raum der nationalen und internationalen Parlamente und der führenden Wirtschaftsorganisationen.

Über all diesen Aktivitäten dürfen zwei zentrale nicht vergessen werden, die kontinuierlich laufen: die Gewinnung neuer Mitglieder (jüngste Neueintritte aus Frankreich, Kroatien, der Schweiz und Mazedonien) und die aktive Arbeit für den Nachwuchs im Rahmen des Jungen Forums der Europäischen Verkehrswissenschaften YFE. Das YFE veranstaltet am 11./12.04.2019 eine große Exkursion zum Europäischen Parlament nach Brüssel, die wir unterstützen.

Falls Sie Interesse an den Zielen der EPTS Foundation und ihrer Stärkung haben, sprechen Sie uns gerne jederzeit an. Helfen Sie mit, die EPTS zu stärken. Für starke Verkehrswissenschaften in einem starken Europa! ■

Sebastian Belz  
Generalsekretär der EPTS Foundation



# EPTS Foundation erfolgreich gegründet

## 1. Mitgliederversammlung am 23. September 2018 in Warschau

Die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften (EPTS), ein Zusammenschluss von nationalen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften und großen verkehrswissenschaftlichen Hochschulen aus derzeit 15 Ländern Europas, hat nach 17jähriger informeller Zusammenarbeit im Jahr 2018 ihre Institutionalisierung mit der Gründung der „EPTS Foundation“ vollzogen. Nach der Gründungsversammlung vom 07. Juni 2018 in Erfurt wurde nun in Warschau am 23. September 2018 die erste reguläre Mitgliederversammlung abgehalten. Aktuell hat die EPTS Foundation 25 Mitglieder, die zusammen über 30.000 Einzelpersonen vertreten.

Zwischen den beiden Versammlungen fanden während des Sommers 2018 verschiedene administrative und juristische Schritte statt, um die Verwaltung und damit die gesamte EPTS Foundation arbeitsfähig zu machen. Die Eintragung beim Amtsgericht Frankfurt am Main, dem Sitz der EPTS, erfolgte ebenso wie die Ausweisung der Gemeinnützigkeit durch das örtliche Finanzamt. Damit ist die EPTS Foundation in der Lage, neben ihren bereits langjährig ausgeübten ehrenamtlichen Tätigkeiten, wie der Veranstaltung des alljährlichen Europäischen Verkehrskongresses und der Auslobung des Europäischen Friedrich-List-Preises für Nachwuchswissenschaftler, nun auch in allen weiteren Fragen als professioneller Ansprechpartner gegenüber den nationalen und internationalen Institutionen aufzutreten.

Die in der Satzung niedergelegten Ziele der EPTS Foundation verpflichten die Mitglieder zu Neutralität und Objektivität im Umgang mit verkehrswissen-



Altstadt von Warschau

schaftlichen Erkenntnissen, zu deren verkehrsträgerübergreifender und interdisziplinärer Verbreitung und zum verkehrswissenschaftlichen und interkulturellen Austausch mit Vertretern aller europäischen Länder, auch über die Grenzen der Europäischen Union hinaus. Pluralismus und Föderalismus werden als Grundpfeiler der europäischen Werteordnung respektiert und durch die Arbeit der EPTS Foundation unterstützt und weiterentwickelt.

Die Aufgaben der EPTS Foundation werden neben den etablierten Aktivitäten künftig vor allem in der Organisation von Europäischen Partnerkongressen, bei denen die EPTS Foundation als Partner ihrer Mitglieder auf bisher eher national geprägten Kongressen auftritt, durch ein Online-Newsportal und durch die regelmäßige Präsenz als Interessens-

vertretung der Verkehrswissenschaften bei den Europäischen Institutionen in Brüssel und Strasbourg liegen. Die Nachwuchsförderung im Rahmen des Young Forum of European Transport Sciences (YFE) nimmt ebenfalls einen breiten Raum ein und soll u.a. durch die Veranstaltung von Summer Schools und hochwertigen internationalen Karrieretagen ausgebaut werden.

Eigene verkehrswissenschaftliche Projekte wird die EPTS Foundation als Regieebene der Verkehrswissenschaftler hingegen nicht bearbeiten, wohl aber die Kontakte zwischen interessierten Mitgliedern vermitteln und Projektideen entwickeln und verbreiten. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, ihre besten Wissenschaftler in das eigens dafür eingerichtete Panel of Experts der EPTS Foundation zu entsenden.



## Europäische Plattform



1. Mitgliederversammlung der EPTS Foundation am 23.09.2018 in Warschau

Das Executive Board der EPTS Foundation fungiert als Vorstand. Es besteht aus drei gewählten und zwei geborenen Mitgliedern. Ihm gehören Professor Janos TOTH (Budapest, Ungarn) als 1. Vorsitzender, Professor Jon SHAW (Plymouth, Vereinigtes Königreich) als 2. Vorsitzender und Professor Ueli HAEFELI (Luzern, Schweiz) als Schatzmeister sowie Professor Andrej NOVAK (Zilina, Slowakei) als Ausrichter des kommenden ETC 2019 und Herr Florian POLTERAUER (Wien, Österreich) als Vorsitzender des YFE an.

Das Advisory Board der EPTS Foundation ist der auf Repräsentations- und Beratungszwecke ausgerichtete Aufsichtsrat. Ihm steht als Präsident Professor Boguslaw LIBERADZKI (Polen) vor. Er wird unterstützt von den Vize-Präsidenten Professor Peter FALLER (Österreich), Professor Knut RINGAT (Deutschland) und Professor Stane BOZICNIK (Slowenien).

Das Generalsekretariat der EPTS Foundation bildet die Geschäftsstelle. Hier laufen alle Prozesse und Kontakte zusammen, von hier aus werden gemeinsam mit den Gremien die Strategien und Konzepte der Organisation entwickelt und umgesetzt. Sebastian BELZ und Eva SCHMIDT stehen in bewährter Weise gerne für jede Anfrage zur Verfügung.

Die EPTS Foundation ist sehr daran interessiert, ihre Mitgliedschaft zu verbreitern und lädt alle Interessierten herzlich dazu ein, Mitglied der EPTS Foundation

zu werden. Für wissenschaftliche Einrichtungen und Vereine ist die reguläre Mitgliedschaft vorgesehen, die kostenfrei ist und volle Stimmrechte umfasst. Für Unternehmen und Einzelpersonen bietet sich die Möglichkeit einer Mitgliedschaft als Unterstützer an. Gerne informieren die Autoren über alle Details. ■

Professor Dr. Boguslaw LIBERADZKI, Vizepräsident des Europäischen Parlamentes

### Kontakt

Sebastian Belz  
Generalsekretär  
European Platform of Transport Sciences - EPTS Foundation-  
Bahnstraße 23, 42327 Wuppertal  
E-Mail: [belz@epts.eu](mailto:belz@epts.eu)  
Internet: [www.epts.eu](http://www.epts.eu)



# EuroTrans / 16. ETC 2018 in Warschau



Plenum der Konferenz

Zwischen dem 24. und 25. September 2018 fand die gemeinsame Konferenz EuroTrans und die 16. European Transport Conference in Warschau statt. Zu den Veranstaltern gehörten die SGH Warsaw School of Economics, University of Szczecin und European Platform of Transport Sciences. Unter den Referenten und Teilnehmern der wissenschaftlichen Diskussionen waren Professoren und Professorinnen, wissenschaftliche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, Fachspezialisten und Fachspezialistinnen, Doktoranden und Doktorandinnen sowie Studierende aus zahlreichen Universitäten Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Österreichs, Polens, Serbiens, der Slowakei, Tschechiens und Ungarns.

Die Veranstaltung wurde durch Herrn Professor Bogusław Liberadzki eröffnet, Inhaber des Lehrstuhls für Transport in der SGH Warsaw School of Economics und Vizepräsident des Europäischen Parlaments. Die wissenschaftlichen Debatten wurden in drei Blöcken geführt:

- Mobility – Visionen der Zukunft
- Verfügbarkeit der europäischen Infrastruktur
- Gerechter Wettbewerb

Während der Sitzung der European Platform of Transport Sciences unter dem Vorsitz von Herrn Sebastian Belz wurden Berichte von Vertretern der einzelnen Landesverbände vorgestellt und anschließend die besten Dissertationen im Bereich der Transportwissenschaft preisgekrönt.

Die Konferenz fiel mit der Fünfzigjahrfeier des Lehrstuhls für Transport in der SGH Warsaw School of Economics zusammen. Seit 1968 wurden in diesem Lehrstuhl über tausend Führungs- und Fachkräfte für die Transportwirtschaft ausgebildet, die sowohl in Polen als auch in verschiedenen Regionen der Welt in der Entwicklung von Infrastruktur und Operatoren im Passagier- und Güterverkehr mitgewirkt haben.

Am Abend des 24.09.2018 fand zudem die Jubiläumsfeier zum 70. Geburtstag von Herrn Bogusław Liberadzki statt, der seine wissenschaftliche Tätigkeit als ordentlicher Professor beendete und die Lehrstuhlführung an Herrn Prof. Dr. Wojciech Paprocki übergab.



## Europäische Plattform

In der Diskussion wurden vor allem Fragen besprochen, die im vor der Konferenz veröffentlichten Buch vorgestellt wurden<sup>1</sup>. Professor Jan Burnewicz, von der Universität in Gdańsk, analysierte die pragmatische Seite der Transportentwicklung. Seiner Meinung nach müsste die Transportpolitik auf verschiedenen Ebenen, u.a. der Europäischen Kommission und der Regierungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten, gegenseitig abgestimmt werden, weil ansonsten deren Umsetzung auf unvermeidbare Barrieren stoßen würde. Professor B. Liberadzki teilte diese Meinung, auf Grundlage seiner Erfahrung als Verkehrsminister in der polnischen Regierung der Jahre 1993-1997.

Professor Wojciech Paprocki (SGH) beschäftigte die Frage der Evolution des

<sup>1</sup> E. Marciszewska, W. Paprocki (Hrsg.), *Księga Jubileuszowa*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2018.

Fachbereiches Transportwirtschaftswissenschaft. In den 70. und 80. Jahren des vergangenen Jahrhunderts waren die gegenwärtig von allen gebrauchten Begriffe wie „Logistik“ oder „Mobilität“ in Europa noch unbekannt oder wenig bekannt. In der zweiten Dekade des XXI. Jahrhunderts wird an den Universitäten „Mobility and Logistics Management“ erforscht und unterrichtet. Die digitale Transformation setzt sich global durch. Die Vernetzung umfasst sowohl Menschen über das Internet als auch Geräte über Internet of Things. Eine Herausforderung im Transportsystem sind die „disruptiven Innovationen“. Sie ermöglichen es, dass man auf dem Markt immer mehr erfolgreiche neue Dienstleister („New Entrants“) trifft, während zeitgleich die Positionen der traditionellen Marktführer („Incumbents“) immer mehr gefährdet sind. Innovationen erlauben, dass sich drei Tendenzen in der globalen

Wirtschaft durchsetzen: die Verkürzung von logistischen Ketten („disintermediation“), die Teilung von vorhandenen Kapazitäten („disaggregation“) und die Reduzierung vom Materialkonsum („dematerialization“).

Professorin Elżbieta Marciszewska (SGH) stellte die Forschungsergebnisse im Bereich des Luftverkehrs vor. Nach der Wende in Zentral- und Osteuropa in der letzten Dekade des XX. Jahrhunderts hat dieser Transportträger stark an Bedeutung gewonnen. Die strukturelle Systemtransformation wurde durch tiefgreifende Änderungen auf dem globalen Lufttransportmarkt begleitet. In Europa ähnlich wie in den USA starteten Billiglinien ihre Offensive, was einen wesentlichen Positionsverlust der etablierten Fluggesellschaften zur Folge hatte. Eine zeitgerechte Strategie kann von Operatoren im Luftverkehr entwickelt werden,



In der ersten Reihe von rechts: Prof. B. Liberadzki, Rektor SGH Prof. M. Rocki, S. Belz, Prorektor SGH Prof. P. Wachowiak, Dekan Prof. R. Bartkowiak



## Europäische Plattform

---

wenn man die Ergebnisse der laufend fortgesetzten Forschungsprojekte berücksichtigt.

Professor Janusz Kaliński (SGH) stellte die langjährige Geschichte der Errichtung der Autobahn A1 auf der Nord-Süd-Achse Polens dar. Sie wurde direkt nach dem zweiten Weltkrieg 1946 geplant. Die effektive Umsetzung dieser Idee wurde erst wieder 1995 aufgenommen als man ein privates Unternehmen im Ausschreibungsprozess als Bauherr und Operator wählte. Die Gdańsk Transport Company (AG) eröffnete den ersten Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Gdańsk und Grudziądz schrittweise für den Kfz-Verkehr in den Jahren 2007 und 2008. Bis Juli 2016 wurde die Autobahn zwischen Gdańsk und Łódź sowie auch zwischen Pyrzowice und der Staatsgrenze PL/CZ fertiggestellt. Mit Ausnahme des Abschnitts in Nordpolen werden die weiteren Abschnitte vom Staat betrieben. Die letzten Bauvorhaben zwischen Łódź und Częstochowa sind noch in der Durchführungsphase.

Professorin Krystyna Wojewódzka-Król (Universität in Gdańsk) beschrieb die Transportinfrastruktur, insbesondere Entwicklungstendenzen, aktuelle Probleme und Möglichkeiten zu deren Beseitigung. In Europa gibt es nach wie vor einen Mangel an unbedingt nötigem Kapital für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen. Die Bedürfnisse wachsen, weil die Transportinfrastruktur für die Einführung von modernen Telekommunikations- und Energieverbrauchstechnologien vorbereitet werden sollen.

Professor Leszek Mindur (Internationale Fachhochschule für Logistik und Transport in Wrocław) berichtete über die Entwicklung des internationalen Güterstraßenverkehrs in Polen in den Jahren 1998-2016. In Polen registrierte internationale Frachtführer haben ihre Fuhrparks sehr weit ausgebaut und immer mehr Transportaufträge von ausländi-

schen Verladern gewonnen. Ihre Dienstleistungen werden sehr hoch bewertet, insbesondere im Hinblick auf das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Professorin Elżbieta Gołemska (Bankfachhochschule in Poznań) stellte die Bedeutung der internationalen Logistik im europäischen Raum dar. Sie betonte, dass die Managementmethoden immer wieder verbessert werden und gegenwärtig drei Aspekte, nämlich Holismus, Pragmatismus und Humanismus, am meisten berücksichtigt werden.

Einen wichtigen Teil der Konferenz bildeten die bilateralen Gespräche unter den Teilnehmern. Die internationale Zusammenarbeit in der Forschung gewinnt an Bedeutung. Dies wurde speziell von den Teilnehmern aus Polen geäußert, weil in Polen seit Juli 2018 das neue Gesetz über das Hochschulwesen gilt. Die polnische Regierung ist um den Ausbau der internationalen Zusammenarbeit mit ausländischen Forschungseinrichtungen bestrebt. Konferenzen wie EuroTrans und der 16. ETC sind ein positives Beispiel für die guten internationalen Beziehungen unter zahlreichen Partnern.

In der Abschlussrede der Konferenz hat Professor Paprocki betont, dass die junge Generation von wissenschaftlichen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vor der Herausforderung steht, die Bedeutung der digitalen Technologien für die Entwicklung der Logistik- und Mobilitätssysteme zu analysieren, über sie zu berichten und zu unterrichten. Universitäten und Fachhochschulen erfüllen neben ihrer Forschungstätigkeit die Aufgabe der Lehre. Die Studierenden entstammen gegenwärtig der Millennials-Generation. In den nächsten Jahren kommen die jungen Leute der Z-Generation hinzu. Sie alle haben ihre Kindheit schon mit Smartphone erlebt und suchen ganz andere Erlebnisse in den Logistik- und Mobilitätssystemen als ihre Eltern und Großeltern, die weiterhin als Uni-Lehrer tätig sind und sich an die digitale Transformation anpassen oder erst anpassen müssen. Er stellte die Idee vor, dass man sich während der EuroTrans-Konferenz im September 2019 mit Fragen der Entwicklung und Anwendung künstlicher Intelligenz beschäftigen sollte. ■

Prof. Wojciech Paprocki, Ph.D.

---

### ■ Kontakt

Prof. Wojciech Paprocki, Ph.D.

SGH Warsaw School of Economics, Collegium of Management and Finance  
Department of Transport, Transport Enterprise Economics Unit

E-Mail: [wojciech.paprocki@sgh.waw.pl](mailto:wojciech.paprocki@sgh.waw.pl)



# Effectiveness of existing infrastructure use Subnodes: Linking regions to TEN T

Mit den transeuropäischen Netzen besteht in der Europäischen Union im Verkehrsbereich eine grundlegende Strategie, wie die verkehrstechnische Integration und Kohäsion der einzelnen Mitgliedsstaaten vollzogen werden soll. Die transeuropäischen Netze verbinden dabei vor allem die europäischen Metropolkerne mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße untereinander. Die transeuropäischen Netze sind vor allem im letzten europäischen Finanzierungsrahmen von 2007 – 2013 abgestimmt und beschlossen worden.

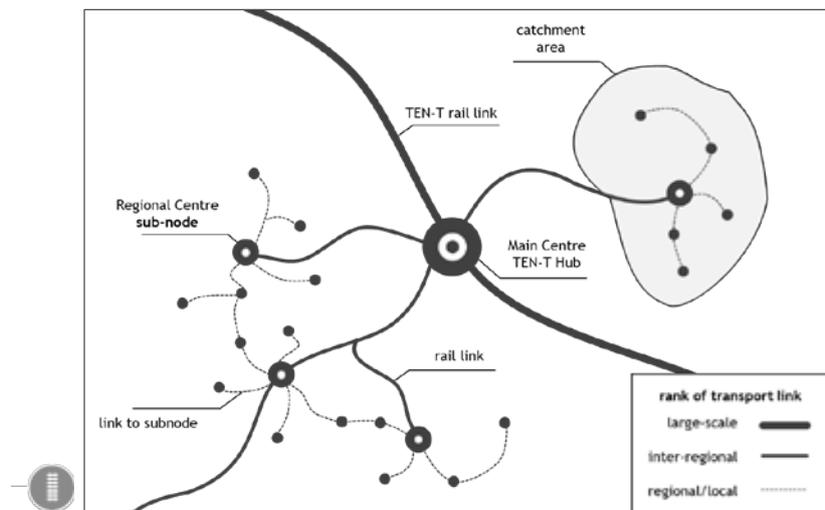
In der aktuellen Förderperiode der EU spielt die Fortschreibung oder Kompletierung der transeuropäischen Netze daher nur noch eine untergeordnete Rolle. Für die Finanzierung dieses Netzes, das vor allem durch die Mitgliedsstaaten errichtet werden soll, stehen in beschränktem Umfang CEF-Mittel (Connecting Europe Facility) zur Verfügung. Gegenstand der interregionalen Zusammenarbeit ist es in der aktuellen Förderperiode allerdings vor allem, die regionale Erreichbarkeit dieser transeuropäischen Netze aus den Regionen sicherzustellen, um jenseits der Metropolkerne die Erreichbarkeitsverhältnisse zu verbessern.

Ein beispielhaftes Interreg-Vorhaben hierfür ist das Projekt SubNodes, das unter Federführung des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft sechs Ansätze zur regionalen Anbindung an bestehende oder geplante transeuropäische Netzknoten in Austausch bringt. Grundidee dieses Projektes ist es sekundäre Netzknoten zu identifizieren, die über eine unmittelbare Anbindung – möglichst im Eisenbahnverkehr – an Knotenpunkte der transeuropäischen Netze verfügen. Diese sogenannten „Sub Nodes“ sollen als Dreh- und Angelpunkte des Regionalver-

## SUBNODES STRATEGY (T.1.2.2)



### Achieving the Aims: Hierarchical transport networks



kehrs in ihren Regionen fungieren und weisen aufgrund ihrer Stadtgröße und Ausstattungsmerkmale eine hohe zentralörtliche Funktion für die Region auf.

Gegenstand dieses Interreg-Projektes ist die Initiierung und Durchführung von Pilotaktionen, die als konzeptionelle Studien, die Einführung digitaler Fahrgastinformationssysteme oder integrierter

Ticketingsysteme die „Sub Nodes“ als intermodale Knoten im regionalen Verkehrsnetz weiter voranbringen sollen. Die Laufzeit des Projektes geht noch bis zum Herbst 2020. ■

Prof. Dr. Matthias Gather

## ■ Kontakt

Prof. Dr. Matthias Gather  
Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum  
Altonaer Str. 25, D-99085 Erfurt  
E-Mail: [matthias.gather@fh-erfurt.de](mailto:matthias.gather@fh-erfurt.de)

Dr. Klaus Bongartz  
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
Werner-Seelenbinder-Str. 8, D-99096 Erfurt



# Novellierung der Eisenbahn Fahrgastrechte-Verordnung – welche Änderungen könnten kommen?

EU-Fahrgastrechte gehören zu den großen Errungenschaften der Europäischen Union. Nirgendwo sonst ist der Fahrgast so weitgehend mit Fahrpreischädigungen und Hilfeleistungen vor mangelhafter Leistungserbringung der Verkehrsträger geschützt wie in der Europäischen Union.

So sieht die heute geltende EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (EG 1371/2007) vor, dass bei Verspätungen im Eisenbahnverkehr ab einer Stunde dem Fahrgast eine Fahrpreischädigung in Höhe von 25 % gewährt werden muss. Bei Verspätungen ab zwei Stunden sind es 50 %. Des Weiteren setzt die Verordnung einen Mindeststandard von Hilfeleistungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, regelt Informationsstandards für die Kunden und gibt Empfehlungen für die Fahrradmit-

nahme. Ähnliche EU-Rechtsakte existieren auch für alle weiteren Verkehrsträger.

Im September 2017 hatte die Europäische Kommission einen Novellierungsvorschlag veröffentlicht, der nun sowohl im Europäischen Parlament wie auch im Rat diskutiert wird. Im folgenden Text sollen die zu erwartenden Veränderungen für den Verkehrsträger Schiene kurz erläutert werden.

Das wohl für den Kunden sichtbarste Zeichen von Eisenbahnpassagierrechten sind die Fahrpreischädigungen im Falle von Verspätungen. Hier hat sich das Europäische Parlament in seiner Plenarsitzung vom 15. November 2018 in Straßburg für höhere Kompensationszahlungen ausgesprochen. So soll bereits ab 60 Minuten Verspätung 50 %, ab 90 Minuten 75 % und ab 121 Minu-

ten 100 % des Ticketpreises zurückerstattet werden. Diese Entschädigung muss auch gezahlt werden bei Störungen im Betriebsablauf, die auf höhere Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen oder Terroranschläge (Force Majeure) zurückzuführen sind.

Ein weiteres wichtiges Thema sind Assistenzleistungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Hier wird das Europäische Parlament versuchen, gegenüber den EU-Mitgliedstaaten durchzusetzen, dass an Bahnhöfen mit über 10.000 Passagieren eine Anmeldepflicht für eine Einstiegshilfe komplett abzuschaffen ist und diese an kleineren Bahnhöfen von heute 48 Stunden auf 12 Stunden herabgesetzt wird.

2018 hat die Europäische Kommission das Jahr der Multimodalität ausgerufen. Dazu gehört auch die Mitnahme

von Fahrrädern in Nah- und Fernzügen. Leider ist dies in Deutschland gerade im Fernverkehr nur sehr eingeschränkt möglich. Das Europäische Parlament fordert daher, dass eine Mindestzahl von Fahrradstellplätzen in allen Zügen der Europäischen Union mittelfristig vorgehalten werden muss. Der Widerstand bei den Eisenbahnen ist hier besonders groß – würde man doch entsprechend weniger



Dr. Alexander Vogt



## Europäische Plattform

Sitzplätze anbieten können sowie den Betriebsablauf gegebenenfalls verzögern.

Nachdem das Parlament im November 2018 mit der Abstimmung im Plenum seine erste Lesung abgeschlossen hat, ist nun der Rat am Zuge. Bisher sieht es so aus, dass die Vertreter der Mitgliedstaaten sich schwertun, eine gemeinsame Position zu finden. Dies mag vor allem daran liegen, dass der derzeitige Zustand der Eisenbahnsysteme in der Europäischen Union nicht unterschiedlicher sein könnte. So ist beispielsweise die Qualität des rumänischen Eisenbahnsystems mit dem niederländischen überhaupt nicht vergleichbar. Hohe Standards, sei es bei der Barrierefreiheit oder bei der Verspätungskompensation, könnten den Kostendeckungsgrad der Eisenbahnen auf Nebenstrecken und insbesondere in den östlichen Mitgliedstaaten der EU, aber auch in Portugal, Italien oder Griechenland noch weiter senken.

Was sind nun die nächsten Schritte, bevor die Gesetzesnovellierung in Kraft treten kann?

Der Rat wird aller Voraussicht nach nicht vor Mitte des Jahres 2019 eine Position zum Kommissionsvorschlag formuliert haben. Erst wenn der Ratsvorschlag steht, können die Verhandlungen, dem sogenannten Trilog, mit dem Europäischen Parlament beginnen. Es ist zu erwarten, dass die Ratsposition wesentlich konservativer als die des EU-Parlaments sein wird. Das heißt, der Rat wird sich für eine sogenannte Force Majeure (Höhere Gewalt) stark machen. Des Weiteren wird er Nachbesserungen beim Umfang der Assistenzleistungen einfordern sowie die Verspätungskompensationen reduzieren. Der Rat wird dabei besonders darauf achten, dass auch die Interessen der neuen Mitgliedsstaaten berücksichtigt werden. Nur durch letzteres kann sichergestellt

Train late?

Your passenger rights at hand

Train delayed or cancelled? Difficulties with purchasing tickets? Left without information?

Railway undertakings and railway stations have a legal obligation to inform you about your rights and where to complain

Ever experienced one of these problems? EU legislation protects your rights wherever you travel across Europe

Find out more:  
Visit the website at [ec.europa.eu/passenger-rights](http://ec.europa.eu/passenger-rights)  
download the passenger rights app or call Europe Direct on 00 800 6 7 8 9 10 11\*

\*Certain services & operators may also be eligible for access to 00 800 numbers

Mobility and Transport

werden, dass sowohl die Akzeptanz von EU-Gesetzgebung wie auch seine Sinnhaftigkeit für ganz Europa gewährleistet sind.

Mit einem Inkrafttreten der Gesetzesnovelle ist nicht vor 2021 zu rechnen. ■

Dr. Alexander Vogt

### Kontakt

Dr. Alexander Vogt  
Berater für Verkehrspolitik, Europäisches Parlament  
Brüssel und Straßburg  
E-Mail: [alexander.vogt@europarl.europa.eu](mailto:alexander.vogt@europarl.europa.eu)



# Regulierung im Verkehrssektor: am Wichtigsten ist es, Vertrauen zu schaffen!

Am 24. und 25. September 2018 fand eine hochkarätig besetzte Tagung an der Warsaw School of Economics (WSE) statt, die von der European Platform of Transport Science (EPTS) ausgerichtet wurde. Anlass dazu war der 50. Jahrestag der Gründung der Verkehrsfakultät an der WSE und der 70. Geburtstag von Prof. Bogusław Liberadzki, Vorsitzender der Verkehrsfakultät der WSE und Vizepräsident des Europäischen Parlamentes. Die Themen wurden teils kontrovers diskutiert. Das Programm der Tagung kann hier eingesehen werden: <http://kolegia.sgh.waw.pl/en/KZiF/structure/KTr/conferences/Pages/default.aspx>

Auf der Podiumsdiskussion des 2. Kongresstages wurde unter der Leitung von Prof. Jan Burnewicz und Prof. Bogusław Liberadzki über das Thema „Fair Competition: challenges for European regulatory bodies“ diskutiert. Als Gast wurde unter anderem eine Vertreterin des Arbeitgeberverbandes für den polnischen Straßengüterverkehr (ZMPD) eingeladen. Als unabhängiger Akademiker wurde ich ebenfalls zu diesem Thema befragt.

Regulierung ist heute eines der wichtigsten Themen für eine erfolgreiche Zukunft der europäischen Integration. Es geht dabei im Verkehrsbereich nicht nur darum, günstige Rahmenbedingungen für eine passive Regulierung zu schaffen, sondern auch eine aktive Regulierung durch Beobachtung und aktive Kontrollen der Marktmechanismen zu verfolgen. Dies gilt besonders (aber nicht nur) für staatliche Unternehmen, die sich europaweit gelegentlich außerhalb der Grundregeln der Wirtschaftstheorien bewegen.

Das wichtigste Ziel der Regulierung auf der europäischen Ebene ist die Kontrolle von Kartellen und Abkommen, die sich



Prof. Dr. Laurent Guihéry

gegen das gemeinsame Interesse der Bürger (höhere Preise, Verschlechterung der Qualität, geringe Innovationsrate, Entfernung vom Ziel einer nachhaltigen Entwicklung) und des Staates (weniger Steuereinnahmen) richten. Am Ende solch einer Fehlentwicklung könnten nämlich Konflikte zwischen den Nationen untereinander entstehen, wie die europäische Wirtschaftsgeschichte und die Geschichte der Wirtschaftstheorie uns gezeigt haben. Einer der wichtigsten Beiträge in diesem Bereich wurde von dem angesehenen deutschen Ökonomen Walter Eucken in seiner 1914 erschienenen Dissertation geliefert (Walter Eucken „Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt“, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn bei Prof. H. Schumacher, 370 S. 1914.).

Am Ende dieses sehr wichtigen Beitrages zur Wirtschaftsgeschichte beobachtet er

die Entstehung von Regulierungsbehörden (*„Kontrollbehörden“*, Eucken, 1914, p. 291) in der Welt, Südafrika (*„Spezialgerichtshof über Beschwerden gegen Schiffahrtsgesellschaften“*, Eucken, p. 290 and p. 291), UK oder in den USA (*„Bundesverkehrsamt“*, Eucken, 1914, p. 291). Dieses Thema ist in der heutigen komplexen Welt sehr aktuell. Firmen operieren weltweit mit einer ganzen Reihe von Tochtergesellschaften und entwickeln sich zu unüberschaubaren globalen Konglomeraten.

Ein weiteres wichtiges Ziel einer unabhängigen Regulierungsbehörde im Verkehrssektor ist die Kontrolle der „Fair Competition“, von Eintrittsbarrieren und freiem Zugang zum Markt über nationale Schutzmaßnahmen bei Verstößen gegen den gemeinsamen europäischen Markt bis hin zu einem dezentralen Preismechanismus, der in einer privaten Markt-



## Europäische Plattform

wirtschaft sehr kompliziert und von extern kaum erkennbar ist. Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln, direkt oder indirekt, können unter Umständen die Marktmechanismen und einen gerechten Wettbewerb verhindern und beschädigen, was am Ende wieder zurück zur Grundanalyse von Euckens führt:

*„die Befrachter machten sich das bald zunutze, spielten die französischen Schiffe gegen die anderer Nationen aus und umgekehrt, sodass der Frachtenmarkt stets ein gedrückter blieb“* (Eucken, S. 48 nach der Beobachtung von öffentlichen Zuschüsse an französischen Schiffe).

Schließlich und nicht zuletzt spielt die Regulierung die entscheidende Rolle bei der freien Diskussion zwischen den Partnern. Die meisten Lösungen entstehen nämlich, wenn es Vertrauen zwischen den Partnern gibt. Eine der wichtigsten Aufgaben von Regulierung ist es, eine Plattform zur freien und breiten Diskussion zwischen allen Teilnehmern auszuprägen. Die Unterstützung der akademischen Forschung und die Schaffung von Anreizen zum Aufbau von angewandten grenzüberschreitenden Vergleichsanalysen spielen dort eine große Rolle. Ziel ist es, langsam das gemeinsame Interesse der Ansprechpartner in den Fokus zu setzen, was zwar eine Herausforderung, aber auch eine notwendige Bedingung ist, um konkrete und angewandte Lösungen im Verkehrsbereich zu finden.

Zum Beispiel könnte im Bereich des europäischen Straßengüterverkehrs viel Zeit gespart werden, wenn die Partner die Notwendigkeit gegenseitiger Kompetenzen akzeptieren würden, was eine Spezialisierung der Märkte mit Erfolgen und Gewinnen für alle Partner auf europäischer Ebene bringen sollte. Vorher jedoch muss jeder einzelne Teilnehmer akzeptieren, dass die europäische Integration insgesamt positiv für ihre Mitbürger ist. Dieses Grundprinzip der europäischen Identität muss jederzeit und allerorten in der Öffentlichkeit sichtbar



Auditorium

werden. Die Regulierung ist aufgefordert, solche Argumente mit klaren Worten zu unterstützen. Im Alltag muss dann jeder Einzelne diese gemeinsamen europäischen Werte verteidigen, auch wenn

das über einen längeren Zeitraum sicherlich anstrengend ist. ■

Prof. Dr. Laurent Guihéry

### Kontakt

Prof. Dr. Laurent Guihéry  
Université de Cergy-Pontoise  
Cergy-Pontoise, Frankreich  
E-Mail: [laurent.guihery@u-cergy.fr](mailto:laurent.guihery@u-cergy.fr)



# Güterverkehr ohne Ressourcenverschwendung

*Kurzfassung des Beitrags für die Konferenz Euro-Trans2018, Warsaw School of Economics 2018*

Das aktuelle EU-Weißbuch zum Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM (2011) 144 endg. vom 28.3.2011) deutet klar daraufhin, dass das Verkehrssystem in Europa ressourcenschonender sein sollte. In diesem Beitrag wurde aufgezeigt, welche bisher nur wenig erforschten Probleme das Ziel des Weißbuches in die Ferne rücken lassen.

Es wurden u. a. folgende Sachbereiche in Betracht gezogen: die Benutzung von unverhältnismäßig großen Einzelverpackungen im Handel, sowie die geplante Verkürzung der Lebensdauer von Konsumgütern. Beide Phänomene führen nämlich zum Zuwachs des Güteraufkommens, besonders im Straßengüterverkehr, was aus Sicht der Verkehrspolitik nicht wünschenswert ist.

Die beiden Themen werden eher selten in der öffentlichen Debatte zu aktuellen Verkehrsproblemen aufgegriffen. Die Gründe dafür sind wahrscheinlich das fehlende Interesse der Verkehrswirtschaft, die um jede Tonne Ladung hart untereinander konkurrieren muss, wie auch die starke Lobby von Industrie und Handel, die seit der Großen Depression in den USA der 1930-er Jahre im Sinne einer wachstumsorientierten Philosophie handelt – Gestaltung einer stetig wachsenden Nachfrage nach Konsumgütern. In diesem Sinne stellt die immer größer werdende Konsumnachfrage das Rückgrat der Wirtschaftsentwicklung und sollte deshalb durch Marketingmaßnahmen und eine geplante Obsoleszenz dauerhaft gesichert werden.

So gesehen kann behauptet werden, dass von Industrie und Handel Impulse ausgehen, die direkt auf die Verkehrswirtschaft übertragbar sind, wo sie zwangsweise zu unnützen Lkw-Fahrten führen. Eine solche Vorgehensweise hat im Wesentlichen auch zur Entstehung einer Konsumgesellschaft beigetragen, die als Wegwerfgesellschaft bezeichnet werden kann. So entstand ein bizarrer Wirtschaftskreislauf, der mit der Idee der Nachhaltigkeit kaum vereinbar ist.

Es ist zu berücksichtigen, dass bisher sämtliche Versuche, die Verkehrswirtschaft in Europa (bzw. das europäische Verkehrssystem) im Sinne der Nachhaltigkeit zu optimieren, fehlgeschlagen sind. Der Grund dafür liegt auf der Hand. Das Verkehrsaufkommen, besonders im Straßengüterverkehr, ist so groß, dass keine auf die Transportbranche begrenzten Behelfsmaßnahmen, wie etwa der kombinierte Schiene-Straße-Verkehr oder das Short-Sea-Shipping, ohne das Verringern der Menge der zu transportierenden Güter, erfolgreich sein können.

Es scheint, dass am meisten erfolgversprechend die gesetzliche Inpflichtnahme des produzierenden und des Handelsgewerbes ist, welche etliche Tricksereien bei der Produktion und dem

Vertrieb von Konsumgütern unprofitabel machen würde. Erfreulicherweise gibt es schon die ersten zukunftsweisenden Schritte in dieser Richtung, wie etwa das französische Gesetz von 2015 – Décret n° 2014-1482 du 9 décembre 2014, das u. a. eine Informationspflicht bezüglich der Lebensdauer von Produkten auferlegt. Zu diesem Thema hat sich auch der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss geäußert, der 2013 einen Appell an die Wirtschaft gerichtet hat unter dem eindeutigen Titel „Eine Absage an geplante Obsoleszenz“ [„EWSA info“ Dezember 2013/9, Sonderausgabe DE].

Man kann nur hoffen, dass alsbald die Fachliteratur für Verkehrswesen und Logistik, wie auch die europäische Verkehrspolitik, sich der Sache annehmen, weil offensichtlich dort nur solche Lösungen diskutiert werden, die alleine den Transportmarkt betreffen. Meistens wird aber verkannt, dass der Schlüssel zur Lösung vieler Verkehrsprobleme nicht nur in der Hand des Transport- und Speditionsgewerbes, sondern vielmehr in der der Transportbenutzer aus Industrie und Handel liegt. ■

Dr. habil. Paweł Lesiak

## ■ Kontakt

Dr. habil. Paweł Lesiak  
Kollegium für Weltwirtschaft, Warsaw School of Economics  
Warschau, Polen  
E-Mail: [plesiak@sgh.waw.pl](mailto:plesiak@sgh.waw.pl)



# Europäischer Friedrich-List-Preis 2018

Seit bald zwei Jahrzehnten lädt die Plattform EPTS jährlich Nachwuchswissenschaftler/innen ein, sich mit ihrem Forschungsergebnis an einem Preiswettbewerb in Erinnerung an den großen Verkehrspionier und Vordenker der Europäischen Union, Friedrich List (1789 Reutlingen – 1846 Kufstein), zu beteiligen. Der Europäische Friedrich-List-Preis kann in 2 Kategorien erlangt werden:

A. Durch eine herausragende **Diplom- oder Masterarbeit**. Diese Arbeit muss die Problemsituation mit wissenschaftlichen Methoden strukturieren und die im Problembereich bestehende Diskrepanz zwischen Zielvorstellung und Realität auf beeindruckende Weise transparent machen.

B. Durch eine herausragende **Dissertation**. Diese Arbeit muss – über das soeben Gesagte hinaus – mit einem eigenen Lösungsvorschlag den aktuellen Wissensstand der Scientific Community um einen „Schritt vorwärts“ erweitern; der eigenständige Forschungsbeitrag des Autors/der Autorin kann entweder im Bereich der Methodenentwicklung liegen oder durch das konkrete Resultat der Untersuchung gegeben sein.

Die Verleihung des Europäischen Friedrich-List-Preises 2018 an die Gewinner fand am 24. September 2018 in Warschau statt, und zwar an der dortigen Wirtschaftsuniversität SGH; im Rahmen des 16. Europäischen Verkehrskongresses EuroTrans 2018. Dafür war der Programmpunkt „Friedrich List Prize Ceremony“ vorgesehen.

Eingereicht wurden 2018 insgesamt 9 wissenschaftliche Arbeiten: 2 Diplomarbeiten und 7 Dissertationen.

Gewinner in der Kategorie Diplom- oder Masterarbeit ist Herr **Tamás TOMA** aus



Sebastian Belz, Preisträgerin Dr. Elzbieta Szaruga, em.o. Prof. Dr. Peter Faller (v.l.n.r.)

Ungarn. Seine an der TU Budapest eingereichte Diplomarbeit „The best Rail Connections for Franz Liszt International Airport. A comprehensive analysis“ ist ein exzellentes Beispiel individueller Forschungsleistung. Der Autor analysierte die bestehenden Bahnverbindungen des Flughafens Budapest-Ferihegy zum Stadtzentrum und zu den wichtigsten Agglomerationszonen rund um Budapest. Er evaluierte die in Diskussion stehenden Verbesserungsvorschläge und erarbeitete für die dabei ermittelte Bestvariante zusätzlich auch noch die für die Realisierung notwendigen technischen Spezifikationen.

In der Kategorie „Dissertation“ gab es 2018 die Ausnahmesituation, dass 2 herausragende Forschungsarbeiten von der international besetzten Jury die gleichhohe Punktezahl erhielten. Beide Dis-

sertationen entstanden an polnischen Universitäten:

■ An der Universität Szczecin die Dissertation **„Rationalization of the Energy Intensity of Road Transport in the Light of the Challenges of Sustainable Development“** von **Dr. Elzbieta SZARUGA**

Diese Arbeit entstand im Kompetenzfeld von Prof. Dr. Elzbieta ZALOGA und ist ein eindrucksvolles Beispiel makroökonomischer Verkehrsforschung. Der riesige Datenbestand der OECD in punkto Energieverbrauch des Straßenverkehrs wurde sehr gründlich analysiert, um substanzuelle Kosteneinsparungsmöglichkeiten zu finden, die mit dem dreifach untergliederten Effizienzziel der EU-Verkehrspolitik (Ökonomische, Ökologische und Soziale Effizienz) in Einklang stehen.



Sebastian Belz, Preisträger Dr. Jakub Zawieska, em.o. Prof. Dr. Peter Faller (v.l.n.r.)

- An der Wirtschaftsuniversität SGH in Warschau die Dissertation „**Smart Cities in Poland and goals of European Union's transport policy**“ von **Dr. Jakub ZAWIESKA**

Diese Arbeit entstand im Kompetenzfeld von Prof. Dr. Jana PIERIEGUD. Der Autor dieser herausragenden Studie wählte als Forschungsfrage das Thema „Wie kann der Transport in Smart Cities zu einer Reduzierung von Treibhausgas beitragen?“. Es genügt, sich zwei Eckpunkte zu vergegenwärtigen, um die Aktualität dieser Frage und die hohe Dringlichkeit diesbezüglicher Lösungen zu erkennen: Eckpunkt 1: Verstädterung als Megatrend in evidence – und Eckpunkt 2: Das Faktum „There is no escape from transport“ (Dennis L. MUNBY, Harmondsworth 1968).

Bei der Entstehung von Treibhausgas untersuchte Dr. Zawieska getrennt die beiden Phasen „Bohrloch bis Tank“ und „Tank bis Rad“. Danach präsentierte er 17

verschiedenen Szenarien in Polen zu erwartenden Treibhausgas-Volumina.

In einem weiteren Kapitel analysierte Dr. Zawieska Smart-City-Konzepte (so weit öffentlich zugänglich). Abschließend lenkte er den Blick auf die aktuelle diesbezügliche Situation in Polen, wobei er eine vorhandene Fallstudie für Warschau diskutierte und bewertete.

Die Jurymitglieder der EPTS Foundation gratulieren den Preisträgern des Jahres 2018 und wünschen ihnen weiterhin Freude und Erfolg bei der Bearbeitung verkehrs- und integrationspolitisch relevanter Aufgaben; die in Warschau erfolgte Auszeichnung von drei herausragenden Forschungsleistungen möge den wissenschaftlichen Nachwuchs in Europa dazu ermuntern, den schon bald zu erwartenden Ausschreibungstermin des Friedrich-List-Preises für das Jahr 2019 zu beachten. ■

em.o. Prof. Dr. Peter Faller  
Vorsitzender der Fachjury für den Europäischen Friedrich-List-Preis

Modelle der Messung von Treibhausgas, um deren Vor- und Nachteile zu zeigen. Anschließend erarbeitete er anhand des Modells ForFITS eine Prognose der bei

## Kontakt

em.o. Prof. Dr. Peter Faller,  
Wirtschaftsuniversität Wien/ÖVG

ÖVG Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft  
Kolingasse 13, A – 1090 Wien  
Tel.: +43/ 1/ 5879727, E-Mail: [office@oevg.at](mailto:office@oevg.at)  
Internet: [www.oevg.at](http://www.oevg.at)



European Platform of Transport Sciences – EPTS Foundation

Young Forum of European Transport Sciences - YFE

---

## **INAUGURATION** of the **EUROPEAN FRIEDRICH-LIST-PRIZE** **2019**

**to young scientists in European Transport Sciences**

---

For the 14<sup>th</sup> consecutive time the European Platform of Transport Sciences – EPTS – awards a prize dedicated to young transport researchers. The prize is named “European Friedrich-List-Prize” to honour the extraordinary contributions of Friedrich List, a visionary of transport in Europe of the 19<sup>th</sup> century, being a distinguished economist and respected transport scientist committed to the European idea. The European Friedrich-List-Prize is awarded for outstanding scientific papers in each of the following categories:

**Doctorate paper (PhD or comparable)**

1,000 €

and

**Diploma paper (Master Thesis or comparable)**

500 €.

The submitted papers should address topics in the transport field **within a European context and from a European perspective**, ideally making reference and contributing to the **sustainable development of elements and modes within pan-European or cross-border transport**. The subject should be characterized by its international scope while papers elaborating on technical matters are equally accepted as those with a background in economics or another discipline.



## Europäische Plattform

---

Eligible for submission are all scientific papers accomplished no longer than two years ago and which have not been submitted successfully in another award competition. Papers may be written by individuals who are citizens of a country in Europe and under forty years of age at the time of submission. **Recommendations may only be made by full professors of universities or directors of research institutions.** Applications by the authors themselves will not be considered. The application dossier must include:

1. The full version of the paper in any European language.
2. A scientific summary of fifteen A4 pages in English language.
3. A short CV of the author(s).
4. Recommendations are to be verified by the professor in a statement written in English language.

Candidates are invited to submit their papers in electronic format (\*pdf or \*doc) with papers exceeding 50 MB to be made available on CD ROM directly to the EPTS-General Secretariat.

The full applications have to be sent to the EPTS General Secretariat:

**European Platform of Transport Sciences – EPTS Foundation**  
**Eva SCHMIDT**  
**Head of Office**  
**[schmidt@epts.eu](mailto:schmidt@epts.eu)**

**Bahnstrasse 23**  
**42327 Wuppertal**  
**G E R M A N Y**

**Application deadline: January 31<sup>st</sup>, 2019**

Submitted papers are evaluated by a jury composed of reputable scientists engaged in transport in its European dimension. The jury's results will be fixed by the beginning of April 2019.

The award ceremony is scheduled to take place on 13.06.2019 during the 17<sup>th</sup> European Transport Congress of the European Platform of Transport Sciences, to be held in Bratislava, Slovakia.

### **Contact:**

**Sebastian BELZ**, Dipl.-Ing.  
Secretary General of EPTS  
[belz@epts.eu](mailto:belz@epts.eu)  
[www.epts.eu](http://www.epts.eu)  
M 0049 177 596 14 07

**Eva SCHMIDT**  
Head of Office  
[schmidt@epts.eu](mailto:schmidt@epts.eu)  
[www.epts.eu](http://www.epts.eu)  
M 0049 151 288 601 75



# Das YFE stellt sich vor

Das YFE (Young Forum of European Transport Science) ist Teil der European Platform of Transport Science (EPTS [www.epts.eu](http://www.epts.eu)). Unser Ziel ist es, junge WissenschaftlerInnen in ihren internationalen Studien zu unterstützen. Gemacht wird dies an Hand von Exkursionen oder anderen internationalen Veranstaltungen. Außerdem bereiten wir den Kontakt zu anderen europäischen wissenschaftlichen Instituten oder Firmen vor. Unser Board besteht derzeit aus Mitgliedern von Österreich, Tschechien, Polen, Ungarn und Deutschland. Mit anderen Ländern sind wir schon im Kontakt.



Das YFE im Europäischen Parlament

Unser großes Ziel ist die Professionalisierung einer funktionierenden jungen Organisation. Aus diesem Grund suchen wir in all unseren Mitgliedsländern aktive und interessierte Mitglieder, die uns bei diesem Projekt behilflich sein werden. Bei Interesse sprich bitte mit deiner am nächsten befindlichen Organisation oder direkt mit uns. Nächstes Jahr haben wir drei großartige **Veranstaltungen** geplant:

■ **11.-12. April 2019 – Reise nach Brüssel**  
Vom 11.-12. April 2019 planen wir eine Exkursion zum Europäischen Parlament. Diese Exkursion beinhaltet die Teilnah-

me am Verkehrsausschuss, ein Get-together mit anderen EPTS-Mitgliedern am Abend und den Wissensaustausch der Jungen ÖVG für alle deutschsprachigen Gäste. Das Programm wird an alle Vertreter der Mitgliedsländer versendet.

■ **25.-26. April 2019 – DACH Kongress:**  
„Wachsende Verkehrsströme – Ausweg durch neue Technologien? Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum, in Dornbirn.“

Für unsere jungen Mitglieder wird eine Reise zu diesem Kongress nach Dornbirn organisiert.

■ **12.-15. Juni 2019 – 17th European Transport Congress (ETC), in Bratislava**  
Auch beim nächsten Transport Kongress werden wir diverse Programmpunkte anbieten.

### FAQ – Frequently Asked Questions

*Wer kann dem YFE beitreten?*

YFE ist für alle Verkehrsinteressierte unter 40 Jahren offen.

*Wie kann ich YFE beitreten?*

Ganz einfach – Schreibe ein E-Mail an [florian.polterauer@plassertheurer.com](mailto:florian.polterauer@plassertheurer.com). Wir werden dich unserer Mailingliste beifügen und deiner nationalen Organisation Bescheid geben. Wir und die nationale Organisation werden uns dann mit dir in Verbindung setzen.

*Wieviel kostet eine Mitgliedschaft?*

Die Mitgliedschaft ist kostenlos.

Solltest du weitere Fragen haben, melde dich einfach bei uns. Wir freuen uns schon, dich auf einer unseren nächsten Veranstaltungen persönlich zu begrüßen. Viele Grüße – Das Team der YFE ■

Florian Polterauer, MBA  
Chair of the YFE-Board



Das Atomium- eine Brüsseler TOP-Sehenswürdigkeit



# Tag der Verkehrskultur – Eine Initiative des Ungarischen Verkehrswissenschaftlichen Vereins (KTE)



Im Jahr 2013 hat das Ungarische Ministerium für Nationale Entwicklung einen Ideen-Wettbewerb zum Thema Verkehrssicherheit ausgeschrieben. Diese Ausschreibung konnte die KTE für sich entscheiden mit der Projektskizze, an einem bestimmten Tag jedes Jahres den "Tag der Verkehrskultur" (Day of Transport Culture) zu veranstalten. Ziel dieses Tages ist es, durch eine Vielzahl konkreter Aktionen Beispiele für eine Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer zu geben und dadurch die Verkehrssicherheit zu steigern, die Anzahl von Unfällen, Verletzten und Toten zu reduzieren und nicht zuletzt auch die Infrastruktur frei von Beeinträchtigungen zu halten.

Um den Begriff „Verkehrskultur“ zu beschreiben, soll zunächst von einer allgemeinen Definition ausgegangen werden. Dementsprechend ist Kultur die Gesamtheit des materiellen und geistigen Vermögens der menschlichen Gemeinschaft und deren Manifestation in konkreten Normen und Werten. Folglich kann die Verkehrskultur als eine Art von grundlegender Geisteshaltung betrachtet werden, wie Menschen miteinander umgehen und sich zueinander verhalten, während sie in jedweder Form Teilnehmer des Verkehrs sind. Verkehrskultur bedeutet also in dieser Hinsicht Partner-

schaft, Respekt, Toleranz und Umweltbewusstsein, insbesondere im öffentlichen Raum.

Die Wahl für den "Tag der Verkehrskultur" ist auf den 11. Mai jedes Jahres gefallen. An diesem Tag wurde auch das Jahrzehnt der "Aktion für die Verkehrssicherheit" in über 100 Ländern offiziell gestartet. Am 11. Mai 2015 wurde dieser Tag in Ungarn das erste Mal landesweit mit der Teilnahme von 15 Organisationen und mit 11 einzelnen Aktionen begangen. Zwischen 2016 und 2018 konnte die Zahl der Aktionen immer weiter auf zuletzt 58 gesteigert werden.

Die Aktionen sprechen unterschiedliche Zielgruppen an, angefangen im Kindergartenalter bis hin zu älteren Menschen und ihren spezifischen Bedürfnissen. Sie umfassen alle Arten von Verkehrsträgern und haben einen besonderen Fokus auf die schutzbedürftigeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer, Kinder, Personen mit reduzierter Mobilität).

Hauptziel des Tages der Verkehrskultur ist es, ganz allgemein kultiviertes Verhal-

ten der Verkehrsteilnehmer unter- und miteinander aufzuzeigen und zu verbreiten, um damit die Verkehrssicherheit auf Straßen, Schienen und auf dem Wasser zu verbessern.

Warum war es wichtig, einen Tag der Verkehrskultur zu initiieren?

Es gab in Ungarn zwar einige - überwiegend regionale und nationale - Tage, die den verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs gewidmet sind, wie z.B. den Tag der Eisenbahner, den autofreien Tag, den EDWARD Tag usw. Es gab aber keinen Tag, der sich integriert der Verkehrssicherheit und den diesbezüglich entscheidenden Faktoren, die unser Leben in seiner Gesamtheit beeinflussen und unsere Lebensqualität zentral bestimmen, widmet.

Diese Lücke wird durch den Tag der Verkehrskultur mit seiner holistischen Betrachtung gefüllt. Er beschäftigt sich mit der gesamten Spannweite des Verkehrs (Straße, Schienen, Wasser und Luft), und dabei in erster Linie mit dem Menschen, der mobil sein will und so in irgendeiner



Offizieller Festakt zum Day of Transport Culture, Budapest 11.05.2018



Weise Teil des Verkehrssystems wird. Dieser Tag gibt die Möglichkeit, die Aufmerksamkeit der Gesellschaft quasi "im Brennglas" auf eine Kultivierung ihres Verkehrsverhaltens zu lenken, und auf diese Weise ihr gesamtes Lebensgefühl beträchtlich zu verbessern.

Der Tag der Verkehrskultur gibt all jenen Menschen Raum, die auf dem Gebiet umweltbewusster, nachhaltiger Mobilität Fortschritte erzielen möchten. Die Palette konkreter Aktionen ist breit gefächert, von Wettbewerben, Präsentationen, Diskussionen über Aktionen in Verkehrsübungsparks, Ansagen an Bord öffentlicher Verkehrsmittel, Anzeigen auf den variablen Autobahnlichtanzeigen bis hin zu Auftritten prominenter Personen in der Presse und im Fernsehen. Diese Art von Aktionen sind sehr kosteneffizient, weil sie teils ehrenamtlich oder mit überschaubarer Unterstützung lokaler Akteure einen hohen Multiplikatoreffekt erzielen.

Die Mobilitätsbedürfnisse von Milliarden Menschen steigen weltweit sowohl qualitativ als auch quantitativ immer weiter. Wichtigster Punkt ist es, dass sie sich dabei jederzeit möglichst sicher von einem Ort zum anderen bewegen können. Dabei kommt es zentral darauf an, dass sie objektiv wie subjektiv möglichst wenig gefährdet sind. Wenn jeder Einzelne von ihnen bewusst erlebt, dass diese Gefahr durch sein eigenes rücksichtsvolles Verhalten signifikant reduziert werden kann, ist die Kernbotschaft des Days of Transport Culture vermittelt.

Damit kann dieser Tag ein Fest, sowohl für Fußgänger, für motorisiert Reisende als auch für alle Mitarbeiter des Transportsektors sein. Wichtigste Botschaft des Tages der Verkehrskultur ist: Jeder Tag muss ein Tag der Verkehrskultur werden, um mit Rücksicht und Aufmerksamkeit allen Verkehrsteilnehmern einen entspannteren und sichereren öffentlichen Raum zu bereiten.



Aufmerksamkeit im Verkehr von Kindern und für Kinder erhöhen

Mittlerweile arbeitet die KTE daran, mehr und mehr ausländische Partner in den Tag der Verkehrskultur einzubeziehen, u.a.:

- WHO World Health Organisation, 2015-2018
- EPTS Foundation, 2018
- Universität Bitola, Mazedonien, 2018
- Universität Szczecin, Polen, 2018.

Die Zukunftspläne für den 11. Mai zielen darauf, den Tag der Verkehrskultur als internationalen "Day of Transport Culture" zu etablieren.

Für diese Initiative werden begeisterte Mitmenschen und Organisationen gesucht, die sich der Verwirklichung dieses Ziels anschließen, und die mit ihren kreativen Ideen und mit eigenen Veranstal-

tungen zum Erfolg des Tages beitragen wollen.

Es wäre wünschenswert, den Begriff der Verkehrskultur und den Inhalt des Tages der Verkehrskultur auf internationaler Ebene mit Experten vieler Länder gemeinsam zu gestalten. Bitte sprechen Sie uns gerne jederzeit an. Wir sind für jede Initiative, ob groß oder klein, dankbar und für jede Projektidee aufgeschlossen. Ihre Beteiligung am Tag der Verkehrskultur ist eine große Bereicherung und uns jederzeit willkommen! Wir freuen uns sehr auf Ihre Kontaktaufnahme. ■

Dr. Mária Heinczinger

### Kontakt

Dr. Mária Heinczinger  
KTI Institute for Transport Sciences Non Profit Ltd.  
Budapest, Ungarn  
E-Mail: [heinczinger.maria@kti.hu](mailto:heinczinger.maria@kti.hu)



# 17. ETC "New Trends in Transport Systems" 13.–14. Juni 2019 in Bratislava, Slowakei



Bratislava: Panorama mit Burg, Altstadt und Donau

Die Fakultät Betrieb und Ökonomie- Verkehr und Nachrichtenwesen der Universität Žilina organisiert am 13. – 14. Juni 2019 in Bratislava den 17. Europäischen Verkehrskongress. Der Kongress findet zum ersten Mal in der Geschichte der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaftlichen (EPTS) in der Hauptstadt der Slowakei statt. Die offizielle Sprache des Kongresses ist Englisch. Einreichungen müssen auf Englisch verfasst sein und bis spätestens 30. April 2019 zugesandt werden. Richtlinien zur Einreichung sind unter <https://tac.uniza.sk/> verfügbar. Dieses Wissenschaftsjournal ist indiziert in der Datenbank Index Copernicus.

Die volle Teilnahmegebühr beträgt 240 Euro, EPTS-Mitglieder zahlen einen ermäßigten Beitrag von 200 Euro und Vollzeitstudenten 100 Euro. Diese Gebühr beinhaltet die Kosten für Konferenzmaterialien, Konferenzsammelwerk, Kaffeepausen, Mittagessen und Abendessen. Die Teilnahmegebühr beinhaltet keine Übernachtung.

Der Veranstaltungsort des 17. Europäischen Verkehrskongresses ist das NH BRATISLAVA GATE ONE HOTEL, welches sich im Geschäftsviertel Bratislava Ružinov in der Nähe des Flughafens befindet. Mit dem Bus gelangen Sie schnell und bequem in die Altstadt, wo Sie auf zahlreiche Häuser und Paläste im Barockstil und hervorragende Bars und Restaurants treffen. Das Hotel ist rund 20 Minuten per Bus von der Burg von Bratislava und der Sankt-Elisabeth-Kirche entfernt. Zu Fuß sind es

nur wenige Schritte zum Avion, dem größten Einkaufszentrum der Slowakei und der Flughafen Bratislava ist weniger als fünf Minuten Fahrzeit entfernt.

Die Hotelbuchung kann gleichzeitig mit der Anmeldung oder später über das Hotelbuchungsformular vorgenommen werden. Die Adresse des Veranstaltungsortes ist NH BRATISLAVA GATE ONE Ambrušova 7, 821 04 Bratislava, Slowakei [www.nh-hotels.com/hotel/nh-bratislava-gate-one](http://www.nh-hotels.com/hotel/nh-bratislava-gate-one)

Die Mitglieder des Organisationskomitees sind Juliana Blašková und Prof. Andrej Novák. Unter der folgenden Webseite finden Sie alle aktuellen Informationen zur Konferenz: [www.17etc.uniza.sk](http://www.17etc.uniza.sk). ■

Juliana Blašková



## Kontakt

Juliana Blašková

University of Žilina, Žilina, Slowakei

Tel.: +421 918 918 293

E-Mail: [blaskova@fpedas.uniza.sk](mailto:blaskova@fpedas.uniza.sk), [etc@fpedas.uniza.sk](mailto:etc@fpedas.uniza.sk)



# Geht der 18. Europäische Verkehrskongress 2020 in Rostock vor Anker?

2002 wurde in Berlin durch die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften (European Platform of Transport Science | EPTS) das erste Mal der Europäische Verkehrskongress (European Transport Congress | ETC) ausgerichtet. Alle, die dann 2010 in Stuttgart bei dem letzten ETC in Deutschland dabei waren, erinnern sich noch mit Freude und Stolz an die hervorragende Veranstaltung. Nach nunmehr 16 durchgeführten Kongressen hat das Präsidium der DVWG den Entschluss gefasst, nach zehn Jahren diese international anerkannte Veranstaltung wieder nach Deutschland einzuladen.

Es ist möglich, dass der ETC 2020 im Rahmen des 17. Baltischen Verkehrsforums 2020 ausgerichtet wird. Diese etablierte und seit 15 Jahren jährlich stattfindende Veranstaltung hat einen ausgezeichneten Ruf in Wirtschaft und Politik über die Grenzen Mecklenburg-Vorpommerns hinaus. Dies bestätigte sich am 08.11.2018 beim letzten Forum mit 115 Teilnehmern aus weiten Teilen Europas. Die hohe Akzeptanz in der Wirtschaft, die breite Unterstützung aus der Politik sowie die

Durchdringungstiefe in den Medien untersetzen das bestehende Konzept. Avisiert Termin ist der Herbst 2020. Als Veranstaltungsort bietet sich Rostock bzw. sein Seebad Warnemünde an.

Im Januar 2019 wird die ausrichtende DVWG Mecklenburg-Vorpommern e.V. auf ihrer Mitgliederversammlung einen Beschluss zur offiziellen Bewerbung um den ETC 2020 fällen. Sofern dieses Votum positiv ausfällt, wird die Bundes-DVWG dieses aufgreifen und sich bewerben. Am 12.06.2019, bei der Sitzung der EPTS im Vorfeld des 17. ETC in Bratislava, wird dann über die Bewerbung und seine Vergabe entschieden.

Rostock ist das wirtschaftliche und wissenschaftliche Zentrum von Mecklenburg-Vorpommern. Es ist als Teil des Europäischen Verkehrsnetzes überregional gut zu erreichen. Der Flughafen Rostock-Laage bietet mehrere Linienverbindungen an. Es geht zum Teil mehrmals täglich nach München, Stuttgart und Wien. Weitere Verbindungen, ebenfalls auch im LH-Codeshare, sind geplant. Von

den wichtigen Verkehrsknotenpunkten Hamburg und Berlin ist Rostock mit der Eisenbahn und dem Fernbus gut erreichbar. Die Straßenanbindung Rostocks wird durch die staufreien Autobahnen A19 und A20 dominiert. In Rostock selbst macht der sehr gut ausgeprägte öffentliche Personennahverkehr Mobilität zum Genuss. Von Norden ist Rostock aus Gedser (Dänemark) und Trelleborg (Schweden) in wenigen Stunden erreichbar.

Die Grobplanung für den ETC 2020 sieht vor, die im Herbst 2020 stattfindende Bundesdelegiertenversammlung der Bundes-DVWG dem ETC vorzuschalten um Synergien bei der Organisation und Durchführung dieses Kongresses zu erzeugen. Am zweiten Tag erfolgt der fachliche Teil mit der Konferenz, um dann am dritten Tag mit hochwertigen Exkursionen abzuschließen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch 2020 an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. ■

Carsten Hilgenfeld, Prof. Dr. Sönke Reise



Das Hotel Neptun als möglicher Ausrichtungsstandort in Rostock-Warnemünde

# Netzentwicklung U-Bahn: Sachstandsbericht zu den Planungen der U5 und Ausbaumaßnahmen

Fachvortrag am 15. November 2018 in den Räumlichkeiten des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)

Auf der Abendveranstaltung berichtete Herr Michael Heidrich (Bereichsleiter für Systementwicklung und Angebotsplanung bei der Hamburger Hochbahn) ausführlich und mit jahrelanger Expertise über die Netzentwicklung bei der Hamburger U-Bahn.

Herr Heidrich machte deutlich, dass mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung in der Region Hamburg der weitere Ausbau der Schienenkapazitäten zwingend erforderlich ist, um die Straßen zu entlasten und so einen Beitrag für eine umweltgerechte Stadtentwicklung zu leisten. Im Busbereich stoßen mehrere stark ausgelastete Linien inzwischen an ihre Kapazitätsgrenzen. Bei der Hamburger U-Bahn liegt der prozentuale Zuwachs der Fahrgastzahlen zwischen 2006 und 2017 in einem deutlich zweistelligen Bereich.

Im Fachvortrag wurden die Projekte

- neue Haltestelle Oldenfelde an der U1,
- neuer Streckenabschnitt der U4 zur Horner Geest und
- Neubau der U5 (Abschnitte Ost, West und Mitte)

detailliert vorgestellt.

Herr Heidrich zeigte auf, dass alle Planungen und Projekte auf einer Vielzahl von Analysegrundlagen basieren (u.a. Einwohnerzahlen, Arbeitsplatzquartiere, Standorte von Bildung und Gesundheit, Nachfrage im Busnetz), durch eine umfassende Bürgerbeteiligung begleitet und die Planungen in enger Abstimmung mit der Stadtentwicklung konkretisiert werden. Dies führt vor allem bei der U5 zu mehreren Varianten, bei denen sehr unterschiedliche Argumente auf der Pro- und Kontraseite abgewogen werden müssen.



Der fundierte Überblick von Herrn Heidrich bildete eine gute Grundlage für eine lebhafte Diskussion, in der vor allem das Für und Wider einzelner Varianten insbesondere zur U5, die vom Hamburger Nordosten (Bramfeld, City Nord) über die Innenstadt / Alster bis in den Hamburger Westen geführt werden soll, erörtert wurden. Je weiter es in den Westen geht, desto weniger konkret sind die bisherigen Planungen noch, da auch das Hamburger S-Bahn-Netz mit in die Überlegungen zur Gestaltung von neuen Schienenstrecken einbezogen wird. Der Hamburger Verkehrsverbund spielt hierbei als neutrale Bewertungsinstanz im Rahmen eines Va-

riantenvergleichs eine wichtige Rolle. Zur Frage der Finanzierung der U5 merkte Herr Heidrich an, dass es von Seiten Hamburgs Überlegungen gäbe, ähnlich wie bei der HafenCity ein Sondervermögen bereitzustellen. Eine politische Entscheidung hierzu stehe allerdings noch aus.

Die Veranstaltung war mit über 25 Teilnehmern gut besucht. Und die Zeit reichte wie so oft kaum aus, um alle Fragen und Statements zu würdigen. ■

Wolfgang Märtens, Henning Ahrens  
BV Hamburg

■ **Kontakt**  
DVWG-Bezirksvereinigung Hamburg e.V.  
E-Mail: [hamburg@dvwg.de](mailto:hamburg@dvwg.de)

## Mobilität heute und morgen – Wie entwickelt sich die Mobilität?

Unter dieser Fragestellung referierte Herr Dr.-Ing. Martin Kagerbauer vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) bei der BV Freiburg.

Mit der rückblickenden Betrachtung von alten Prognosen kann man das Wesen von Prognosen erkennen: oft verblüffend, aber nicht immer zutreffend. Dies kann man bspw. an den Prognosen festmachen, die die Anzahl der privaten Kfz pro 1000 Einwohner betrachten. Hier wurde bereits in den 1960er Jahren davon ausgegangen, dass bald eine „Sättigung“ eintreten würde. Tatsächlich geht die Shell-Studie 2014 von einem Höchstbestand an privaten Pkw im Jahre 2022 aus.

In diesem Zusammenhang ist interessant zu beobachten, wie sich der Wertewandel in der Gesellschaft auch im Kontext der Mobilität ausdrückt: War lange Zeit noch der Besitz eines eigenen und ggf. prestigeträchtigen Pkw das Statussymbol schlechthin, hat der Pkw-Besitz für jüngere Menschen heute einen geringeren Stellenwert. Moderne Kommunikationsmittel, die einen leichten Einstieg in intermodale Angebote ermöglichen, haben dem alten Statussymbol den Rang abgelassen. Dies lässt sich bspw. an dem Anstieg von Car-Sharing-Angeboten ablesen, die vermehrt von jüngeren Leuten benutzt werden.

Zwei wichtige Untersuchungen, die sich mit dem Thema Mobilität in Deutschland beschäftigen, sind zum einen das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) und Mobilität in Deutschland (MID).

Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) misst die Mobilität der Menschen in Deutschland, also das Verkehrsverhalten von Personen. Die Studie beantwortet die Fragen nach der Anzahl der Wege, die z.B. an einem Tag unternommen werden, nach den Zwecken bzw. Aktivitäten, denen diese Wege dienen (z.B. Arbeit, Einkaufen, Frei-

zeit, Bildung) und welche Verkehrsmittel dazu benutzt werden. Die Besonderheit hierbei ist, dass dieselben Personen in drei aufeinanderfolgenden Jahren wiederholt befragt werden. Damit können bereits mit einer verhältnismäßig kleinen Zahl von Befragten Trends herausgearbeitet werden. Die Studie Mobilität in Deutschland (MID), die ihren Vorgänger in der sogenannten KONTIV-Studie hatte, verwendet eine deutlich größere Stichprobe der Befragten, verzichtet dafür aber auf die erneute Befragung der selben Personen nach einem gewissen Zeitraum.

Beide Studien zusammen bilden die Mobilität in Deutschland und deren Entwicklungen gut ab. So zeigt sich bspw. ein Anstieg an der durchschnittlichen Verkehrsleistung von 1975 bis 2020 von 25 km/Person\*Tag auf nahezu 40 km/Person\*Tag. In den letzten 10 bis 15 Jahren blieb diese aber nahezu konstant.

In vielen Fällen lohnt es sich, Trends nicht über alle Altersgruppen zu betrachten, sondern bestimmte Fragestellungen nach Altersgruppen zu untersuchen und auszuwerten. So lässt sich feststellen, dass junge Erwachsene heute häufiger den ÖPNV benutzen und weniger Strecken mit dem Pkw zurücklegen, während die Mobilität von Senioren generell zunimmt, dieser Zuwachs aber überwiegend dem motorisierten Verkehr (MIV) zugutekommt. Auch die Größe der Kommune, in der die Menschen leben, wirkt sich auf deren Verkehrsverhalten aus: in kleinen Städten konnten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) in den vergangenen Jahren kaum Zuwächse erreichen während der MIV in diesen Städten angestiegen ist. Im Gegensatz dazu hat in großen Städten der MIV ab- und der Umweltverbund zugenommen.

Generell kann ein Trend zur multimodalen Mobilität beobachtet werden, d.h. die Fi-

xierung auf ein Verkehrsmittel geht zurück und immer häufiger werden je nach Fahrtzweck unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt oder gar ein Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Durch die Entwicklungen der Kommunikationsmedien und auch der baulich geschaffenen Umsteigepunkte (z.B. Haltestelle „Münchener Freiheit“) zwischen den Verkehrsmitteln wird dies deutlich erleichtert.

In der Zukunft wird das Thema „e-Mobilität“ an Bedeutung gewinnen wie auch das Thema „autonomes Fahren“. Im Falle einer vollständigen Automatisierung durch „autonomes Fahren“ könnten durch größere Effizienz und Interaktion zwischen den Fahrzeugen Reisezeitvorteile gegenüber den heutigen Reisezeiten entstehen. Voraussetzung dafür ist auch, dass die Menschen gemeinsam im Pkw unterwegs sind. Diese kürzeren Reisezeiten würden wahrscheinlich neue Verkehre generieren, so dass ein Teil der Vorteile durch die zusätzlichen Verkehre aufgezehrt wird.

Unter „mobility on demand“ versteht man nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote, die die Effizienz des Systems verbessern, da nur Angebote realisiert werden, nach denen entsprechende Nachfrage besteht. Hierfür ist wichtig, mit den modernen Telekommunikationsmedien Informationen über die angebotenen Mobilitätsangebote mit den Fahrtwünschen der potenziellen Nutzer zusammen zu bringen und im System zu optimieren. In einer idealisierten Welt, in der Fahrzeuge generell unabhängig von deren Besitzer genutzt werden könnten, könnte man zur Befriedigung der heutigen Mobilitätsbedürfnisse auf 80% der heute vorhandenen Fahrzeuge verzichten, d.h. mit 20% der heutigen Fahrzeugflotte den Verkehr bewältigen! ■

Andreas Schödel  
BV Freiburg

## Neustrukturierung der *DVWG aktuell* ab 2019

Nach fünf erfolgreichen Jahren *DVWG aktuell* hat sich das Präsidium entschieden, das Format des DVWG-Newsletters weiterzuentwickeln und ab dem Jahr 2019 eine Trennung zwischen Vereinsnachrichten und wissenschaftlichen Fachbeiträgen vorzunehmen.

Die *DVWG aktuell* wird ab 2019 **sechs Mal pro Jahr** erscheinen, und zwar in geraden Monaten als Ausgaben Januar/Februar (Nr. 54), April (55), Juni (56), Juli/August (57), Oktober (58) sowie Dezember (59), und vereinsinterne Inhalte wie Einladungen zu zentralen Veranstaltungen, Junges Forum, EPTS, Gremien, Veranstaltungsberichte der Bezirksvereinigungen, DVWG-Standpunkt, Veranstaltungskalender, Ehrungen usw. abbilden.

Zusätzlich wird **vier Mal pro Jahr** in den ungeraden Monaten März (Nr. 1) und Mai (2) bzw. September (3) und November (4) in neuem Erscheinungsbild eine Fachausgabe, die mit einer ISSN versehen werden wird, herausgegeben. Im ersten Halbjahr 2019 werden „Maritime Technologie und Innovationen in den Häfen“ und „Neue Formen der Mobilität“ Gegenstand der wissenschaftlichen Betrachtung sein.

Die ISSN-Ausgaben werden im Dreiklang von Präsidiumsmitglied, externe Wissenschaftler und Hauptgeschäftsstelle erstellt und sollen einerseits die einzelnen Fachthemen umfassender als bisher behandeln und andererseits den Autoren im Rahmen ihres wissenschaftlichen Wirkens eine Zitierung ermöglichen. Der Titel

dieser neu ins Leben gerufenen, wissenschaftlichen Reihe befindet sich derzeit noch in der Abstimmungsphase.

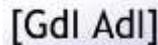
Durch die Ausdifferenzierung und Zerteilung und die Intensivierung der Auseinandersetzung mit den Fachthemen steigert die DVWG die Qualität ihrer Publikationen und schärft ihr wissenschaftliches Profil weiter. ■

DVWG-Hauptgeschäftsstelle



*Mit den besten Wünschen  
für ein frohes Weihnachtsfest  
und ein gutes, gesundes neues Jahr  
verbinden wir unseren  
herzlichen Dank  
für die gute Zusammenarbeit*

*Ihr DVWG-Präsidium und  
Hauptgeschäftsstelle*



# Wachsende Verkehrsströme: Ausweg durch neue Technologien? Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum

25. - 26. April 2019, Dornbirn

## 1. Tag:

### 12:30 Begrüßung

Mag. Karlheinz RÜDISSER, Landesstatthalter Vorarlberg  
Univ. Prof. DI Dr. Norbert OSTERMANN, ÖVG  
Sebastian BELZ LL.M., EPTS

### 13:00 Keynote

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. BECKMANN, KJB.Kom

## **BLOCK 1: ANSPRÜCHE AN WACHSENDE VERKEHRSTRÖME AUS VOLKSWIRTSCHAFTLICHER UND BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHER SICHT**

### 13:30 Entkoppelung Wirtschaftswachstum und negative Umweltaspekte

Univ. Prof. Dr. Günter EMBERGER, TU Wien

### 14:00 Technikfolgenabschätzung der Automatisierung im Verkehr

Frank BRUNS, EBP

### 14:30 Kaffeepause

## **BLOCK 2: DER BEITRAG MODERNER VERKEHRSTECHNOLOGIEN ZUR ERFÜLLUNG DIESER ANSPRÜCHE; WAS BRINGEN UNS DIE NEUEN TECHNOLOGIEN?**

### 15:00 Technologien für den alpenquerenden Güterverkehr

Tobias FUMASOLI MSc., EBP Schweiz AG

### 15:30 Effizienzsteigerung im Güterverkehr: Digitalisierung ist die Kür, doch was ist die Pflicht?

Karl FISCHER, LKZ Prien GmbH

### 16:00 Umsetzungsfragen bei der Effizienzsteigerung im Straßenverkehr durch intelligente Mobilität.

Hauke FEHLBERG MSc., ASTRA – Bundesamt für Strassen

### 16:30 Podiumsdiskussion

Dr.-Ing. Florian KRUMMHEUER (Dornier Consulting International GmbH)

Univ. Prof. DI Dr. Norbert OSTERMANN (TU Wien)

Dr.-Ing. Thomas SAUTER-SERVAES (ZHAW Zürich)

Florian POLTERAUER MBA (Junge ÖVG/YFEE)

Moderation: Dr. Veronika KESSLER

### 19.30 Abendveranstaltung (Dinner Speech: DI Hubert RHOMBERG)



## 2. Tag:

### **BLOCK 3: FOKUS INFRASTRUKTUR**

09:00 **Disruptions in railway systems (Vortrag in Englisch)**

Prof. Dr. Francesco CORMAN – ETH Zürich

09:30 **Reisezeiten und Zuverlässigkeit des Straßenverkehrs messen?**

DI Dr. Wilfried ANREITER, Kanton Zürich – Amt für Verkehr

10:00 **Künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Prof. Dr. Alexander EISENKOPF, Zeppelin Universität Friedrichshafen

10:30 ***Kaffeepause***

### **BLOCK 4: FOKUS BETRIEB AUF SCHIENE UND STRASSE**

11:00 **Risikoanalyse Güterverkehr**

Univ.-Prof. Dr. Manfred GRONALT, Boku Wien

11:30 **Smart Rail 4.0**

Ivo ABRACH, SOB

12:00 **Chancen und Risiken des Einsatzes von LKW Platooning auf Schweizer Nationalstraßen**

Dr. CHUNG Anh TRAN, Deutsche Bahn AG

12:30 ***Mittagessen mit anschließender Exkursion***

Alle Informationen zu Tagungspreisen und Anmeldung auf <http://www.oevg.at/veranstaltungen/vorschau/>





## Mobilität in Ballungsräumen – Chancen und Herausforderungen

**Save the Date: 6./7. November 2019**

**Frankfurt am Main**

Der Deutsche Mobilitätskongress, als einmal jährlich ausgerichtete Veranstaltung zum Thema Verkehr und Mobilität, führt in 2019 zum fünften Mal verantwortliche Entscheidungsträger und Experten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zusammen. Wir laden Sie herzlich zum Kongress ein, um mit Fachleuten verschiedener Disziplinen und Branchen ins Gespräch zu kommen und wichtigste Themen um die Mobilität zu diskutieren.

Im Fokus der Veranstaltung steht das Thema „Mobilität in Ballungsräumen – Chancen und Herausforderungen“. Die am ersten Tag geplante Zukunftswerkstatt Mobilität richtet sich an die Zielgruppe der Nachwuchskräfte der Verkehrsbranche.

Im Rahmen verschiedener Themenblöcke wird sich der Kongress mit der Mobilität im Spannungsfeld unterschiedlicher Bedürfnisse, Vernetzung und Optimierung der Mobilität in Ballungsräumen, Innenstadtlogistik sowie weiteren spannenden Themen befassen.

Bitte merken Sie sich den Termin jetzt schon im Kalender vor. Weitere Informationen zu Anmeldung, Programm sowie Aussteller- und Sponsorenmöglichkeiten folgen in Kürze.

**Wir laden Sie herzlich zum Kongress ein!  
Ihr Veranstalterteam**

DVWG e.V.  
Hauptgeschäftsstelle  
Weißburger Str. 16, 13595 Berlin  
Tel.: 030 29360-60  
[info@deutscher-mobilitaetskongress.de](mailto:info@deutscher-mobilitaetskongress.de)

[www.deutscher-mobilitaetskongress.de](http://www.deutscher-mobilitaetskongress.de)



## Treffen der BV-Geschäftsführer/ Geschäftsführersitzung

**Wann:** 15. Februar 2019  
11:30 – 14:30 Uhr

**Wo:** Tagungszentrum Kulturbahnhof Kassel, Südflügel,  
Franz-Ulrich-Str. 6, 34117 Kassel

Im Vorfeld der Sitzung ergeht an die Geschäftsführer der Bezirksvereinigungen noch eine gesonderte Einladung per E-Mail. Vorschläge und Wünsche zur Tagesordnung können Sie gern vorab an die Hauptgeschäftsstelle übermitteln.

## Terminvorschau 2019

Datum	Veranstaltung	Ort
15.02.2019	Geschäftsführersitzung / Präsidiumsklausur	Kassel, Kulturbahnhof
06.04.2019	21. Verkehrswissenschaftliches Zukunftsforum des Jungen Forums	Nürnberg
25.-27.04.2019	DACH-Kongress "Wachsende Verkehrsströme – Ausweg durch neue Technologien?"	Dornbirn, Hotel Martinspark
12.-14.06.2019	17. Europäischer Verkehrskongress der EPTS	Bratislava Hotel NH Bratislava Gate One
27.-29.06.2019	Jahrestagung 2019 mit Jahresverkehrskongress "Kritische Nadelöhre des Verkehrs – Knoten, Engstellen, Brücken"	Köln, Hotel Lindner Plaza
23.-26.10.2019	Exkursion Junges Forum	Berlin
06./07.11.2019	Deutscher Mobilitätskongress "Mobilität in Ballungsräumen – Chancen und Herausforderungen"	Frankfurt/Main
15.11.2019	Bundesdelegiertenversammlung (mit Vorabendveranstaltung)	Berlin



## ■ Januar 2019

### 08. Wenn Friedrich List das gewusst hätte... Perspektiven zur Geschichte und Zukunft der verkehrswissenschaftlichen Forschung, Dresden

Referent: Matthias Fuchs, DVWG-Bezirksvereinigung Sachsen und SLUB Dresden

Zeit/Ort: 18:30 Uhr, TU Dresden, Gerhart-Potthoff-Bau Raum 112

Veranstalter: Bezirksvereinigung Sachsen und TU Dresden, Veranstaltungsreihe „Einführung in die Geschichte des Verkehrswesens“, E-Mail: [sachsen@dvwg.de](mailto:sachsen@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 17. Mitgliederversammlung der Bezirksvereinigung Berg und Mark, Wuppertal

Zeit/Ort: 14:00 Uhr, Bergische Universität Wuppertal, Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, Raum HD 34, Pauluskirchstr. 7, Wuppertal

Veranstalter: Bezirksvereinigung Berg und Mark, [berg-mark@dvwg.de](mailto:berg-mark@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 17. Pole Position für den ÖPNV, Wuppertal

Referent: Ingo Wortmann, Geschäftsführer Mobilität der Stadtwerke München

Zeit/Ort: 16:00 Uhr, Bergische Universität Wuppertal, Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, Eugen-Langensaal HD 35, Pauluskirchstr. 7, Wuppertal

Veranstalter: Bezirksvereinigung Berg und Mark, [berg-mark@dvwg.de](mailto:berg-mark@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 17. Forum City Logistik: Aktuelle Herausforderungen auf der letzten Meile, Hamburg

Referenten: Kurzvorträge und Diskussion mit

- Roland Lazina, Hermes Germany  
- Eugen Pink, Bundesverband Deutscher Postdienstleister

- Doreen Brodersen, Angel

- Gönke Tetens, BWVI

Moderation: Prof. Dr. Jan Ninnemann

Zeit/Ort: 16:00 Uhr, HWWI-Arena, Oberhafenstraße 1, 20097 Hamburg

Veranstalter: Bezirksvereinigung Hamburg, E-Mail: [hamburg@dvwg.de](mailto:hamburg@dvwg.de), Anmeldung online

[Weitere Informationen](#)

### 17. Optimierungen im Schienenverkehr, Nürnberg

Referent: Dr. Andreas Bärmann, Universität Erlangen-Nürnberg, Lehrstuhl für Wirtschaftsmathematik

Zeit/Ort: 17:30 Uhr, TH Nürnberg, Keßlerplatz 12, 90487 Nürnberg Fakultät Bauingenieurwesen, Gebäude KB, Raum 206

Veranstalter: Bezirksvereinigung Nordbayern, E-Mail: [nordbayern@dvwg.de](mailto:nordbayern@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 18.-19. Future Mobility Camp Dresden

Zeit/Ort: 11:00 Uhr, Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB)

Veranstalter: Bezirksvereinigung Sachsen in Kooperation mit der Sächsischen Landesbibliothek, Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, E-Mail: [sachsen@dvwg.de](mailto:sachsen@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 24. Ausbau des Fernstraßen- und Schienennetzes in Bayern, München

Referenten: MDirig. Hans-Peter Böhrner, Leiter der Abteilung Schienen- und Luftverkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München;

LBD Gilbert Peiker, Leiters des Referats 42, Infrastrukturplanung Straße, Straßeninformationssysteme in der Abteilung Straßen- und Brückenbau im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München

Zeit/Ort: 17:00 Uhr, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Großer Sitzungssaal, Lazarettstr. 67, 80636 München

Veranstalter: Bezirksvereinigung Südbayern, E-Mail: [suedbayern@dvwg.de](mailto:suedbayern@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 28. Die Mobilität der Immobilie: Mobility (R)evolution als Attraktivitätsfaktor für Arbeitgeber und Standorte, Stuttgart

Referent: Dipl.-Ing. (FH) Claus Bürkle, Partner, Geschäftsführer Drees & Sommer

Zeit/Ort: 17:30 Uhr, Dress & Sommer, Obere Waldplätze 22, 70569 Stuttgart

Veranstalter: Bezirksvereinigung Württemberg, E-Mail: [wuerttemberg@dvwg.de](mailto:wuerttemberg@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 28. Mitgliederversammlung 2019 der Bezirksvereinigung Württemberg, Stuttgart

Zeit/Ort: 19:30 Uhr, Dress & Sommer, Obere Waldplätze 22, 70569 Stuttgart

Veranstalter: Bezirksvereinigung Württemberg, E-Mail: [wuerttemberg@dvwg.de](mailto:wuerttemberg@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)



## ■ Februar 2019

### 11. Herausforderungen vorne links – Luftverkehr heute aus der Sicht eines Flugkapitäns, Hamburg

Referent: Raimund F. Neuhold, Flugkapitän und LBA-Sachverständiger

Zeit/Ort: 18:00 Uhr, HSBA Innovation-Campus, Adolphsplatz 6, 20457 Hamburg

Veranstalter: Bezirksvereinigung Hamburg, E-Mail: [hamburg@dvwg.de](mailto:hamburg@dvwg.de), Anmeldung online

[Weitere Informationen](#)

### 14. Nachrichtenverkehr: Funkhaustour durch die Produktions- und Sendebereiche des Bayerischen Rundfunks, München

Zeit/Ort: 17:00 Uhr, Treffpunkt ist um 16:45 Uhr im Foyer des Funkhauses des Bayerischen Rundfunks, Arnulfstr. 42/44, 80335 München

Veranstalter: Bezirksvereinigung Südbayern, E-Mail: [suedbayern@dvwg.de](mailto:suedbayern@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

### 25. Lang-LKW und Eurotrailer – mehr Volumen, mehr Kapazität und mehr Effizienz?, Stuttgart

Referent: René Große-Vehne, Geschäftsführer, GV Management GmbH

Zeit/Ort: 17:30 Uhr, Verband Region Stuttgart, Kronenstr. 25, 70173 Stuttgart

Veranstalter: Bezirksvereinigung Württemberg, E-Mail: [wuerttemberg@dvwg.de](mailto:wuerttemberg@dvwg.de)

[Weitere Informationen](#)

## Impressum

**Herausgeberin:** Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V., Hauptgeschäftstelle, Weißenburger Str. 16, 13595 Berlin, Tel.: 030/293606-0, Fax : 030/293606-29, E-Mail: [hgs@dvwg.de](mailto:hgs@dvwg.de), Web: [www.dvwg.de](http://www.dvwg.de), Vereinsregister Amtsgericht Berlin-Charlottenburg VR 23784 B, Ust.-IdNr.: DE 227525122, Präsident: Prof. Dr. Jan Ninnemann

**Redaktion:** Iris Götsch, Thomas Jerger, E-Mail: [dvw aktuell@dvwg.de](mailto:dvw aktuell@dvwg.de)

**Redaktionsschluss:** 15. November 2018. (Für die Inhalte der Beiträge sind die Autor(inn)en verantwortlich.)

**Die nächste Ausgabe erscheint im Februar. Redaktionsschluss ist der 15. Januar 2019.**

Bildnachweise dieser Ausgabe:

Symbolbild danube-bridge-1466468\_1920 ©pixabay (S.1); Sebastian Belz ©econex (S.2); Foto "Professor Dr. Boguslaw Liberadzki und Sebastian Belz beim EPTS-Arbeitsgespräch in Brüssel" ©E. Schmidt (S.4); Foto "Altstadt von Warschau" ©DVWG (S.5); Foto "1. Mitgliederversammlung der EPTS Foundation am 23.09.2018 in Warschau" ©E. Schmidt (S.6); Foto "Plenum der Konferenz" ©J. Pieriegud (S.7); Foto "Prof. B. Liberadzki, Rektor SGH Prof. M. Rocki, S. Belz, Prorektor SGH Prof. P. Wachowiak, Dekan Prof. R. Bartkowiak" ©J. Pieriegud (S.8); Abbildung zu "Effectiveness of existing infrastructure use, Subnodes: Linking regions to TEN T", Quelle: Interreg Central Europe, Projekt "SubNodes" (S.10); Foto "Dr. Alexander Vogt" ©IMG Sachsen-Anhalt (S.11); Flyer "Train late?" ©Europäische Kommission (S.12); Foto "Prof. Dr. Laurent Guihéry" ©SGH Warschau (S.13); Foto "Auditorium" ©SGH Warschau (S.14); Foto "Sebastian Belz, Preisträgerin Dr. Elzbieta Szaruga, em.o. Prof. Dr. Peter Faller (v.l.n.r.)" ©SGH Warschau (S.16); Foto "Sebastian Belz, Preisträger Dr. Jakub Zawieska, em.o. Prof. Dr. Peter Faller (v.l.n.r.)" ©SGH Warschau (S.17); Das YFE im Europäischen Parlament ©Tilo Schumann (S.20); Das Atomium- eine Brüsseler TOP-Sehenswürdigkeit ©Tilo Schumann (S.20); Foto "Offizieller Festakt zum Day of Transport Culture, Budapest 11.05.2018" ©KTE, Ungarn (S.21); Foto "Aufmerksamkeit im Verkehr von Kindern und für Kinder erhöhen" ©KTE, Ungarn (S.22); Foto "Bratislava: Panorama mit Burg, Altstadt und Donau" ©Stadt Bratislava, [www.pttours.sk/destinacie/slovensko/bratislava](http://www.pttours.sk/destinacie/slovensko/bratislava) (S.23); Foto "Das Hotel Neptun als möglicher Ausrichtungsstandort in Rostock-Warnemünde", Quelle: Rostock-Marketing (S.24); Foto zu "Netzentwicklung U-Bahn: Sachstandsbericht zu den Planungen der U5 und Ausbaumaßnahmen" ©Wolfgang Märtens (S.25); Symbolbild christmas-2984210\_1920 ©pixabay (S.27); Symbolbild Bodensee sunset-3284594\_1920 ©pixabay (S.29).

**DVWG** aktuell. Eine Mitgliederinformation der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.

© DVWG e.V. / Jede Vervielfältigung oder Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt insbesondere auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken, in das Internet oder Intranet sowie in sonstige elektronische Speichermedien.